Fluvial
N° 228 - Déc. 2012 - Janv. 2013

Fluvial

Le mensuel de la navigation intérieure

30 ans Fluvial

30 ans de navigation en eau douce

Croisière
Flâner sur le canal de la Robine

Transport
Embarquer sur un Rhodanien avec 2 200 tonnes d'orge

Musée de Conflans
Visiter le plus petit des grands musées

Essai de deux nouveaux mer/rivière : le Delphia 1350 et le Linssen 28

ET PLUS DE 120 ANNONCES P. 86

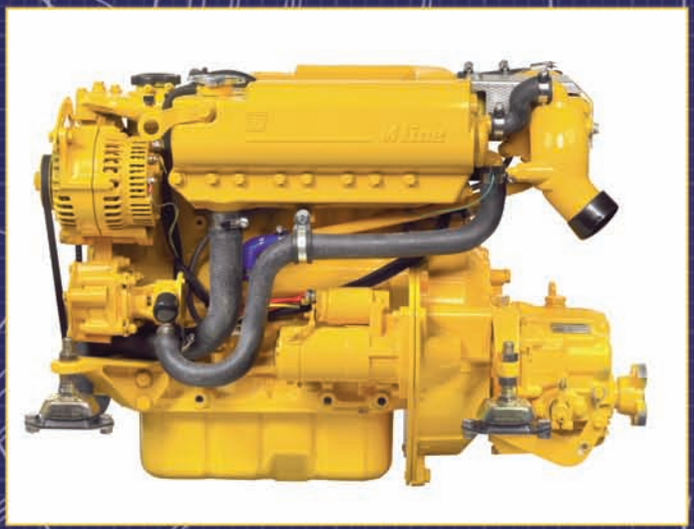
En cadeau
Le calendrier Fluvial 2013

Imprimé en France – Printed in France – ISSN 0755 5180
France METRO : 6 € - BEL/LUX : 6,70 € - DOM : 6,70 € -
CAN : 10,79 $ cad – CH : 10,50 FS
L 11645 - 228 - F: 6,00 € - RD

vetus® FRANCE

POUR L'ACHAT D'UN MOTEUR VETUS DE 12CV (M202) A 80CV (VH480), NOUS VOUS OFFRONS LES ÉQUIPEMENTS SUIVANTS

Remotorisez votre bateau en toute confiance...



1 Préfiltre gazole - WS180

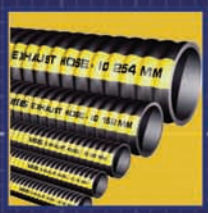
106,97 € TTC

1 Filtre eau de mer - FTR330

111,95€ TTC

1 Antisiphon - AIRVENTVF

105,73 € TTC



3m Tuyau d'échappement - SLANG

122,96 € TTC

1 Pot d'échappement - WLOCKL

157,97 € TTC

« Ça ne coûte pas plus cher d'être bien équipé... »

Nautic SALON NAUTIQUE DE PARIS — Hall 2.2 Stand C12

Offre spéciale Salon Nautique*

* Valable chez votre distributeur VETUS DIESEL, dans la limite des stocks disponibles

Valeur de l'équipement **605,58 € TTC**

OFFERT

vetus® FRANCE

1523, avenue de Draguignan 83130 LA GARDE
Tél. 04 94 08 68 30 - Fax. 04 94 08 68 39 - www.vetusfrance.com

30 ans Fluvial

Le mensuel de la navigation intérieure
2 rue des Consuls - C.S. 30031
34973 Lattes cedex
Tél. 04 67 50 42 69 - Fax 04 99 64 32 38
info@fluvialnet.com
www.fluvialnet.com

Rédaction
Direction de la rédaction
Philippe Devisme, Patrick Join-Lambert
Rédactrice en chef
Dominique Léonardi
Tél. 04 67 50 40 27 - dominique@fluvialnet.com
Secrétaire générale de la rédaction
Laure Join-Lambert
Rédacteur : Jean-Philippe Lamotte
Maquette : Marion Gadault
Ont collaboré à ce numéro :
Virginie Brancotte, Bernard Le Sueur, Jean-François Macaigne, Nelly Parent, Bernard Surlemont, Richard Walter

Abonnement
Carmen Momenceau
Tél. 04 67 50 42 69 - abo@fluvialnet.com

Publicité
Directrice de la publicité
Véronique Malek
Tél. 04 67 50 30 28 - Fax 04 67 50 27 85
v.malek@fluvialnet.com
Petites annonces : Nathalia Momenceau
Tél. 04 67 50 42 68 - pa@fluvialnet.com

Guides Fluviacarte
Éditrice : Laure Join-Lambert
Tél. 06 12 08 22 06
l.joinlambert@fluvialnet.com
Secrétaire d'édition : Catherine Ruget

Librairie Fluvial
Carmen Momenceau
Tél. 04 67 50 42 69 - contact@librairiefluvial.com

Imprimerie : Léonce Deprez-Béthune
Services dépositaires : Pagure Presse
12 place Henri Bergson - 75008 Paris
Tél. 01 44 69 82 82
Diffusion pour la France : M.L.P.

Fluvial - Le mensuel de la navigation intérieure - fondé en décembre 1982 par Michel-Paul Simon
Directeur de la publication
Patrick Join-Lambert

Éditions de l'Écluse
S.A.R.L. au capital de 343 000 €
Commission Paritaire : 1014 K 85540
Dépôt légal : décembre 2012

Le prix de vente indiqué en couverture inclut la TVA de 2,1 %. Reproduction interdite sans l'accord de Fluvial ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (C.F.C.) 20 rue des Grands Augustins 75006 Paris. Les documents adressés à la rédaction ne sont pas retournés et leur envoi implique l'accord des auteurs pour leur publication. Avec ce numéro, un supplément "Calendrier Fluvial 2013" de 16 pages ne pouvant être vendu séparément et un encart jeté "Le Boat" de 4 pages.

Photo de couverture - Nelly Parent

Les Pères fondateurs de Fluvial

Ils étaient quatre en décembre 1982. Quatre mousquetaires acquis à la défense des voies d'eau. Leur contribution au capital de départ de la petite société de presse (21 000 francs !) était rigoureusement égalitaire. Ce 30e anniversaire de Fluvial est l'occasion de leur rendre hommage, ainsi qu'à tous les pionniers de la navigation de plaisance en eau douce.

– Initiateur du projet, Michel-Paul Simon – journaliste au "Progrès", puis rédacteur en chef d' "Hebdo-Dijon" – avait su faire partager son enthousiasme aux trois autres. Il sera pendant plus de 15 ans la figure tutélaire du journal. Sa mort prématurée, l'an dernier, nous prive aujourd'hui de sa présence et de son humour.

– Henri Vagnon, décédé en 2005, ancien fonctionnaire des services de navigation, avait créé en 1962 "Les éditions du plaisancier". Rédacteur de nombreux guides de navigation et du fameux code Vagnon, il fera profiter le journal de sa parfaite connaissance du réseau fluvial et organisera, au début du magazine, ce qu'il appelait la « *Coupe de France des voies navigables* ». Le canal du Midi en sortira grand vainqueur… et n'a jamais été détrôné depuis.

– François Tremaud, habitant de l'eau, concepteur et, à l'époque, seul courtier de bateaux-logements, avait apporté son expertise à la petite équipe. Dès le 1er numéro, il rédigera un article prémonitoire donnant de précieux conseils pour « *habiter une péniche* » ; ces conseils et leurs illustrations sont à l'origine du best-seller de l'édition fluviale. Il vit toujours aujourd'hui, aux portes de Paris, sur un bateau lesté de deux ou trois tonnes de livres…

– Jean-Louis Libouban, qui avait lancé 2 ans auparavant le journal des "Annonces du bateau" – devenu en très peu de temps le leader incontesté des petites annonces nautiques – , fera bénéficier Fluvial de son étonnant entregent. Grâce à lui, et à Poivre d'Arvor (ils partageaient le même réparateur de Solex), le 1er numéro fera « *30 secondes au 20 heures* » ! L'attelage fonctionnera pendant 3 ans, puis Michel Simon rachètera les parts de ses associés et poursuivra seul la conduite de Fluvial, jusqu'à nous en confier le macaron en juin 1998.

Philippe Devisme & Patrick Join-Lambert

Et pour les 30 ans du magazine, le père Noël vous a déposé un petit cadeau souvenir : le feuilletage numérique intégral du 1er numéro de Fluvial. Rendez-vous sur **www.fluvialnet.com**

Fluviacarte et Fluviacap s'émancipent

Le 1er janvier 2013, Fluvial ouvre un nouveau site consacré exclusivement aux voies navigables, aux itinéraires de croisière, aux cartes et aux guides de navigation.
Tout comme nos Fluviacarte, Fluviacap, dit "Fluppy" (le "Mappy fluvial"), y parlera trois langues : le français, l'anglais et l'allemand.
Ses outils de navigation et de calcul d'itinéraires sont puissants, rapides et gratuits. La commande en ligne des carto-guides et le téléchargement des cartes y sont facilités, et, comme dans nos autres sites, le paiement est sécurisé.
Rendez-vous en 2013 sur **www.fluviacarte.com**

REPRODUCTION NON AUTORISÉE PAR DÉCRET - REVUE FLUVIAL

Propriété Plaisance

Vous rêvez de devenir propriétaire d'un bateau fluvial habitable ?

le boat
VENTE DE BATEAUX ®

NOUVEAU Programme de Gestion Locative

La solution idéale vous permettant de rentabiliser votre bateau

- Revenu Mensuel Garanti
- Jusqu'à 12 semaines d'utilisation par an
- Accès à 40 bases en Europe
- Aucun frais d'exploitation
- Maintenance, Assurance, Place de port et Taxes inclus
- Programme sur bateaux neuf ou déjà en flotte
- Possibilité d'extension ou de rachat garanti en fin de contrat
- RECUPERATION DE LA TVA

Nautic
SALON NAUTIQUE DE PARIS
Hall 1 - Stand K10

Bateaux Neufs

Mystique
14,25 x 4,1 m | 3 cabines + Salon

Rendement Garanti 7%

Royal Mystique
13,25 x 4,1 m | 2 cabines + Salon

Bateaux en flotte

Clipper
11,00 m | 2 cabines + Salon
130,000 €ttc

Elegance
13,10 m | 3 cabines + Salon
165,000 €ttc

Cirrus
8,80 m | 1 cabine + Salon
70,000 €ttc

Calypso
13,25 m | 3 cabines + Salon
175,000 €ttc

Magnifique
14,50 m | 4 cabines + Salon
185,000 €ttc

Pour plus d'informations, contactez notre agent

au +33 (0)4 68 94 42 14

ou par email : fmolina@leboat.com

www.leboat.fr/vente-bateaux

Bateaux d'occasion

NOUVEAU LISTING 2013

Découvrez notre nouvelle liste de bateaux d'occasion 2013.

Vous y trouverez forcémenent le bateau adapté à vos envies, à votre budget ainsi qu'à vos besoin.

Capri - 22 000 € TTC

Capri Town Star - 28 000 € TTC

Merchant - 35 000 € TTC

Consort - 45 000 € TTC

Tamaris - 45 000 € TTC

Valentre - 45 000 € TTC

Mountain Star - 52 000 € TTC

Swallowtail - 52 000 € TTC

Tower - 60 000 € TTC

Classique - 72 000 € TTC

Flander Star - 72 000 € TTC

Royal Star - 72 000 € TTC

Pour plus d'informations, contactez notre agent

au +33 (0) 3 80 27 03 58

ou par email : romuald.leblanc@leboat.com

www.leboatventedebateaux.com

228

décembre 2012 - janvier 2013

Murmures d'écluse

8 **Courrier des lecteurs**

10 **Agenda**

12 **Murmures d'écluse**

Dossier 30 ans

23 L'épopée des pionniers de la location de bateaux

28 Trente années de batellerie, entre tourmente et renouveau

32 Michel Sandrin : l'inventeur des "Navicarte" fluviales

Navigation

36 **Croisière**
Le Midi, sur l'embranchement de la Nouvelle

48 **Croisière**
Le delta du Pô

57 **Transport**
Casamance : la Saône et le Rhône en grand gabarit

63 **Carnet de bord**
Un an pour vivre un monde à part (5e partie)

64 **Les loueurs proposent**

Bateau

70 **Essai**
Linssen New Classic Sturdy 28 Sedac

74 **Essai**
Delphia 1350 Escape : essai à Aigues-Mortes

Vie sur l'eau

78 **Patrimoine**
« *Conflans : le plus petit des grands musées* »

Guide

83 **Vitrine**

84 **Petites annonces**

98 **Abonnement**

GUIAN
Société de courtage d'assurances
Maritimes, Fluviales et Transports
PARIS
01 41 45 85 85
LE HAVRE
02 35 19 21 00
ROUEN
02 35 70 19 16
MARSEILLE
04 91 72 05 18
www.guian.com

AQUITAINE NAVIGATION SERVICES
La référence fluviale entre Bordeaux et Toulouse
AQUITAINE NAVIGATION
nannidiesel
energy in blue
Nicols
Location, hivernage, entretien, réparation, re-motorisation, neuf, occasions
Une équipe de professionnels depuis 25 ans !
Port de Buzet-Val d'Albret 47160 BUZET-SUR-BAÏSE tél. 05 53 84 72 50
contact@aquitaine-navigation.com www.aquitaine-navigation.com

Port de Plaisance Privé
& Chantier Fluvial
Ets Joël BLANQUART
www.captainjo.com - +33(0)3.80.29.11.06
Magasin d'accastillage
Stationnement à flôt/à sec
Mécanique - Peinture
Antifouling - Electricité Marine

MENUISERIE MARINE
SARL DELHAY
Aménagements
intérieur et extérieur de bateau
Ebénisterie
61, Avenue de la canonnière
60150 LONGUEIL-ANNEL
Tél : 03.44.76.01.67
Fax : 03.44.76.11.10
Email : info@delhay.fr
www.delhay.fr

TEKDEK
Revêtement Synthétique
Importateur/Distributeur
Exclusif
France Espagne Italie
JEAN PALY
Tél: 09 82 33 45 38
Port: 06 98 87 38 88
Fax: 09 82 41 53 38
24 Bd Pasteur
Villeneuve les Béziers
34420 France
www.Synteck.fr
contact@synteck.fr
SYNTECK
International

Et du gazole non-routier ?

J'ai un bateau de plus de 20 m. Qu'en est-il de la possibilité d'utiliser du gazole non-routier. Merci de m'orienter vers des textes officiels s'il y en a ?
Gilles Lutrot

Fluvial : Voici le lien qui permet de télécharger l'arrêté et la circulaire liés au sujet : http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-gazole-non-routier,19966.html
La page 10 de la circulaire précise bien que les bateaux de plaisance privés n'ont pas l'autorisation d'utiliser ce gazole :
« *À l'exclusion des bateaux de plaisance privée utilisés par leur propriétaire ou par la personne physique ou morale qui peut les utiliser à la suite d'une location ou à un autre titre, à des fins autres que commerciales et en particulier autres que le transport de passagers ou de marchandises ou la prestation de services à titre onéreux ou pour les besoins des autorités publiques.* »
Donc, rien de nouveau à ce sujet pour les plaisanciers.

L'agonie d'un si joli petit port : "Les Forges"

Le "Petit port" des Forges (Morbihan) est situé sur le canal de Nantes à Brest, entre Josselin et Rohan (PK 170). Partis du Croisic, nous avions décidé d'y passer la nuit. Le port est signalé avec un point d'eau (que nous n'avons pas trouvé !), ponton et ravitaillement (plus d'alimentation au village). Pour y accéder, il faut s'engager dans un canal d'un kilomètre environ qui dessert ce petit port en rond, où se trouve un ponton pour 2 navires de 8 m. Nous nous sommes engagés, malgré les recommandations des éclusiers qui nous avaient signalé l'herbe en quantité très importante. Nos 2 bateaux étaient équipés de moteur hors-bord, réduisant les risques de bloquer l'hélice. Nous avons passé la nuit dans une tranquillité absolue. Il est vraiment dommage de constater que des lieux aussi charmants deviendront bientôt impraticables par manque d'entretien.
Alain et Patricia, bateau Cutty Sark
Yvon et Marylène, bateau Joie d' Vivre.

D.R.

Fluvial : En effet, la superette n'a pas tenu le coup économiquement. En revanche, le bar-restaurant "À l'orée de la forêt", 100 m plus haut dans le village, fait aussi "dépôt de pain" (ouvert tous les jours jusqu'à 21 h, restauration le midi uniquement). Pour le point d'eau potable fermé aux plaisanciers, nous nous sommes rapprochés de Josselin Communauté, qui nous précise : « *La réclamation dont vous vous êtes fait écho a mis en lumière un dysfonctionnement technique. Il est pris bonne note de la nécessité d'améliorer son identification et son bon fonctionnement va être vérifié, en lien avec la commune.* » Quant à l'entretien du canal, il est du ressort de la Région et copie de votre courrier lui a été transmise par Josselin Communauté (à suivre…).
Merci d'avoir attiré notre attention sur les problèmes du "Petit-port". Nous avons porté ces modifications dans les "Fluviatag" du "Guide du plaisancier" (rubrique "Informations complémentaires" du canal de Nantes à Brest).

Quiz

D.R.

J'ai trouvé cette aquarelle sur une brocante de St-Léger-des-Vignes (Nièvre) cet été au cours d'une navigation. Je la trouve assez belle, mais suis incapable de dire de quel village il s'agit. Pourriez-vous publier cette image afin d'interroger vos lecteurs sur cette question ? Je suis sûr d'avoir ainsi enfin une réponse.
François Verdier, bateau Little Nemo

Vous souhaitez nous faire parvenir un courrier des lecteurs, merci d'écrire à l'adresse dominique@fluvialnet.com

Pour les amoureux du fluvial, un abonnement fera toujours plaisir (voir p. 98)

Les guides de navigation Fluviacarte sont aussi très appréciés, destination à choisir sur **www.fluviacarte.com**

REPRODUCTION INTERDITE SANS ACCORD DE L'AUTEUR

NAVIGATION AISEE POUR CHAQUE CAP.

The new classic sturdy 28 sedac® (9,40 x 3,20 x 0,90 m)
Grand Sturdy 45.9 AC (± 14,30 x 4,35 x 1,20 m)

LINSSEN YACHTS
Since 1949

Linssen Yachts B.V. Brouwersstraat 17, Boîte postale 7172, NL-6050 AD Maasbracht, Tél. +31 (0)475 - 43 99 99, Fax +31 (0)475 - 43 99 90, info@linssenyachts.com
Linssen France, Aquarelle sarl, Port de Plaisance, F-89000, Auxerre. Contactez Mike au 03 86 46 96 77 ou 06 32 64 57 08
mjgr@orange.fr | linssen@aquarelle-france.fr | www.aquarelle-france.fr

Société AQUARELLE

PORT DE PLAISANCE - AUXERRE

LINSSEN CLASSIC STURDY 320 129 000 €

LINSSEN CLASSIC STURDY 40AC 165 000 €

ANEMOON CRUISER 59 900 €

HOLLANDIA 1250 145 000 €

GOEREE 870 82 000 €

LINSSEN YACHT 352 SX 112 000 €

LINSSEN YACHTS FRANCE

Venez nous rejoindre au
Salon **NAUTIC** à **Paris**

8 - 16 Décembre

Nous vous accueillerons
au **stand M10 - Hall 1**

Contactez-nous pour plus d'informations

03 86 46 96 77
06 32 64 57 08

mjgr@orange.fr

Société AQUARELLE - Port de plaisance d'Auxerre - Quai de l'ancienne Abbaye -
89000 AUXERRE - 03 86 46 96 77 - contact@aquarelle-france.fr - www.aquarelle-france.fr

Expos, puces nautiques, rallyes et fêtes, envoyez vos infos avant le 10 du mois précédant chaque parution sur info@fluvialnet.com

Jusqu'au 22 décembre
Bâtisseurs de Loire
(voir Fluvial n° 227)

Jusqu'au 5 janvier
Enfances...à Thourotte
(voir ci-contre)

Jusqu'au 31 janvier
"Regards sur..."
(voir ci-contre)

Du 1er décembre au 30 juin 2014
Idées-Barge
L'expo qui vous transporte
(voir Fluvial n° 227)

Le 1er décembre
Fête de la St-Nicolas
à Marchienne
(voir Fluvial n° 227)

Le 6 décembre
Fête de la St-Nicolas
à Roanne
(voir ci-contre)

Le 6 décembre
Fête de la St-Nicolas
à Longueil
(voir ci-contre)

Du 8 au 16 décembre
Le salon nautique de Paris
(voir Fluvial n° 227)

Du 8 au 30 décembre
Les dimanches
au bord de l'eau
(voir ci-contre)

Le 9 décembre
Nautic Sup Paris crossing
(voir Fluvial n° 227)

Le 9 décembre
Fête de la St-Nicolas
à St-Jean-de-Losne
(voir ci-contre)

Le 9 décembre
Marché de Noël
des bateliers
(voir ci-contre)

Le 9 décembre
Fête de la St-Nicolas
à Châteauneuf
(voir ci-contre)

Les mercredis 12, 19, 26 décembre et 2 janvier
Saint Nicolas
de pied en cap
(voir ci-contre)

Les 12 et 13 décembre
River Dating by V.N.F.
(voir Fluvial n° 227)

Du 12 au 15 décembre
Maritima
(voir Fluvial n° 227)

Du 11 au 13 janvier
Loisirs d'eau
(voir Fluvial n° 227)

Du 12 au 20 janvier
London Boat Show
(voir Fluvial n° 227)

Le 16 janvier
Les éclusiers
vous mènent en bateau
(voir ci-contre)

Du 19 au 27 janvier
Boot-Düsseldorf
(voir Fluvial n° 227)

Jusqu'au 5 janvier 2013
THOUROTTE (60)
Enfances... à Thourotte
Les archives municipales présentent une exposition sur les enfances Thourottoises (objets, photographies, documents d'archives). Entrée libre. Médiathèque, place St-Gobain. Infos au 03 44 90 61 26.

Jusqu'au 31 janvier 2013
CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE (45)
« Regards sur... Portraits dans les collections photographiques du musée »
Exposition temporaire : photographies de la société castelneuvienne entre 1850 et 1950. Musée de la Marine de Loire. 1 place Aristide Briand. Tél. 02 38 46 84 46.
www.chateauneuf-sur-loire.com

Le 6 décembre 2012
ROANNE (42)
Fête de la St-Nicolas
L'Association des plaisanciers du port de Roanne (A.P.P.R.-42) et le Liger club de Roanne organisent la 2e fête de la St-Nicolas sur le port face à la capitainerie à partir de 18 h. Arrivée de saint Nicolas en bateau, animations, danses folkloriques, chants et distribution de friandises. Infos auprès de René Fessy (tél. 06 76 62 44 70).
http://ligerclubderoanne.blog4ever.com/blog/index-424727.html

Le 6 décembre 2012
LONGUEIL-ANNEL (60)
Fête de la St-Nicolas
Saint Nicolas, à bord de la péniche *Voyageur*, distribue des pains d'épice aux enfants le long du Latéral à l'Oise. Départ et distribution à 9 h de Pont-l'Évêque - 10 h 30 à Chiry-Ourscamp - 16 h 30 arrivée à Longueil. Infos sur www.citedesbateliers.com et au 03 44 96 05 55.

Du 8 au 30 décembre 2012
LONGUEIL-ANNEL (60)
Les dimanches
au bord de l'eau
Exposition temporaire à la Cité des bateliers dans la péniche Freycinet.

L'école d'art du Beauvaisis expose les œuvres réalisées suite à la lecture des "Rêveries du promeneur solitaire" de Rousseau. Infos sur www.citedesbateliers.com et au 03 44 96 05 55.

Le 9 décembre 2012
ST-JEAN-DE-LOSNE (21)
Fête de la St-Nicolas
Le saint patron des mariniers sera de la fête. Messe le matin, déguisement des enfants, défilé et traversée de la Saône, illuminations, fanfare, friandises… Infos : 03 80 29 02 45 (Louis Barbe, président de la Confrérie des Avalants Navieurs des chemins d'eau). Marché de noël organisé par le comité de la batellerie.

Le 9 décembre 2012
OFFENDORF (67)
Marché de Noël des bateliers
Quai des bateliers, devant la péniche musée de 10 h à 18 h. Accès au musée gratuit. Infos auprès de la mairie au 03 88 96 80 02.

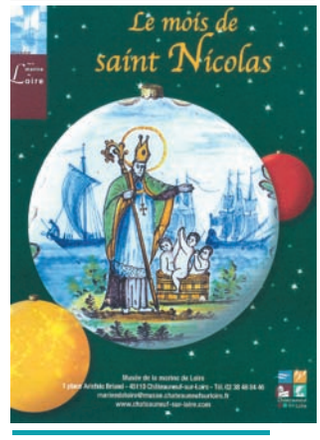
Le 9 décembre 2012
CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE (45)
Fête de la St-Nicolas
Parcours pédestres le matin. 13 h 45 au port de Châteauneuf "La Loire à souhaits" - 14 h 30 arrivée de saint Nicolas avec sa flotte de bateaux pavoisés. 15 h défilé en musique et distribution de bonbons jusqu'au musée. 15 h 30 arrivée au musée : chants de Noël et distribution de boissons chaudes. Visite gratuite. Infos : musée de la Marine de Loire 02 38 46 84 46 ou www.chateauneuf-sur-loire.com

Les mercredis 12, 19, 26 décembre 2012 et 2 janvier 2013
CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE (45)
Saint Nicolas de pied en cap
Contes et légendes autour du saint patron des mariniers et fabrication d'une petite statue pour décorer le sapin de Noël.
Atelier créatif et pédagogique au musée de la Marine de Loire. 1 place Aristide Briand. À partir de 6 ans. Tarif 2 €. De 14 h 30 à 16 h. Réservation obligatoire au 02 38 46 84 46.

Le 16 janvier
PARIS (75)
Les éclusiers vous mènent en bateau
Embarquement sur le bassin de la Villette et visite de l'écluse du pont de Flandre et de son fonctionnement. À 14 h, tarif 8 €. Inscription obligatoire auprès du Comité départemental du tourisme de Seine-St-Denis, organisateur de ces visites originales. Par téléphone au 01 49 15 98 98 ou sur www.tourisme93.com

Du 2 au 4 et du 8 au 10 février 2013
GAND (Belgique)
Belgian Boat Show
25e édition. Nocturne le vendredi 8 jusqu'à 22 h.
www.belgianboatshow.be

Du 8 au 13 février 2013
LEEUWARDEN (Pays-Bas)
Boot Holland
23e édition
www.boot-holland.nl



Les 2 et 3 mars 2013
CASTELSARRASIN (82)
Le carnaval
des Grands navigateurs
de Castelsarrasin
Le thème de ce 9e carnaval : fête dans la cour d'un château médiéval ! Infos auprès de Jean-Marie Blatrier (06 14 47 11 11).

Du 6 au 10 mars 2013
AMSTERDAM (Pays-Bas)
HISWA Amsterdam Boat Show
www.hiswa.nl

Pour en savoir plus, consultez l'agenda sur www.fluvialnet.com

FLUVIATAG
http://www.fluvialnet.com/agenda-mobile

Ce "Fluviatag" permet une mise à jour permanente des évènements fluviaux de 2012 et 2013.

REPRODUCTION INTERDITE PAR LA REVUE FLUVIAL

CHANTIER L'ESCALE

NOUVEAUTÉ 2012 (Terrasse de restaurant, bureau – gîte – atelier ...)

TERRASSE FLOTTANTE
(possibilité ERP)
Visible à La Truchère (71)

Dimension : 13 mètres x 6 mètres
Capacité : 50 personnes

Sans oublier sa gamme de :

Bateau habitable,
Bateau de plaisance open,
Bateau passagers 12 places,
Bateau de service.
Motorisation : Hors Board, diesel et électrique

Bateau habitable

15 m x 4.80 m

ZI Les Benoits, 71470 Romenay
Tél. 03 85 40 84 16 • Portable : 06 70 02 23 65
SITE : www.pontons-lescale.com - e-mail : pontons.lescale@yahoo.fr

Spécialiste du catamaran aluminium
(accessible aux fauteuils roulants)

CENTRE FLUVIAL AXA

20 rue de Tourville - 78100 Saint Germain en Laye
Tél. : **01 34 51 45 35** – Fax : **01 34 51 41 06** – E-mail : **assurance@centrefluvial.com**

AXA ASSURANCES RISQUES FLUVIAUX

- Particuliers (loisirs,habitation)
- Professionnels (loueurs, chantiers, bateliers)
- Paiements mensuels par prélèvements automatiques

La sélection

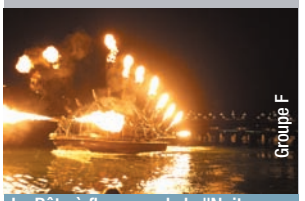
Sur présentation de cette annonce, une remise de 5 % vous sera accordée.

Fluvial

Pour toute demande de devis préférentiel, écrivez-nous à l'adresse ci-dessus en nous joignant ce bon :

Nom : . . . . . Prénom : . . . . . .
Adresse : . . . . . .
Code Postal : . . . . . Ville : . . . . . .
Téléphone : . . . . . .

À Paris, le Groupe "F" lâche une bête à flammes sur la Seine


Groupe F

La Bête à flammes de la "Nuit blanche" de Paris.

Si vous avez vu passer un dragon de feu à Paris sur la Seine dans la nuit du 6 au 7 octobre, rassurez-vous, vous n'êtes pas le seul... Cette drôle de bête cracheuse de flammes, qui a parcouru le fleuve plusieurs heures durant, est la dernière merveille pyrotechnique imaginée par le Group F. pour la 11e édition de Nuit blanche.

Organisée depuis 11 ans par la mairie de Paris, la manifestation "Nuit blanche" avait cette année pour thème la déambulation le long de la Seine. Les interventions artistiques, commandées pour l'occasion, ponctuaient les rives du fleuve.

Pour cette Nuit blanche 2012, Christophe Berthonneau, créateur du Groupe F, une bande de spécialistes du spectacle pyrotechnique, a imaginé une sorte de bête portée par une barque et composée d'un ensemble complexe de générateurs de flammes alimentées à l'Isopar, un liquide inflammable non-polluant. De 22 h à 6 h du matin, la "bête" a parcouru plusieurs fois la Seine, entre le pont National et le pont de Grenelle. « *La difficulté était de prendre en compte toutes les réglementations liées à la Seine et la circulation sur le fleuve (les flammes étaient baissées lorsque l'embarcation croisait un bateau)* », explique Marie-France Monstin Laugier, assistante de direction chez Groupe F. « *Mais il n'y avait pas les problèmes de mouvements violents de l'eau que nous pouvons rencontrer en mer.* »

Quatre barrages du Cher balayés par une brusque montée des eaux

V. Loison

Le barrage de Nitray bousculé par la violence des eaux.

Le Cher canalisé a vécu dans la nuit du 14 au 15 octobre dernier une catastrophe équivalente à celle qu'il avait déjà subie il y a une vingtaine d'années. Quatre barrages à aiguilles ont explosé sous la violence des eaux. En quelques heures, les trombes d'eau qui se sont abattues sur la Touraine (l'équivalent d'un mois de pluie en une nuit) ont fait monter le niveau du Cher d'une cinquantaine de centimètres et quadruplé son débit (de 20 à 86 m³/h).

Avec cette surpression brutale et les bouchons créés par les végétaux arrachés, les barrages de Civray, Bléré, Nitray et Roujoux ont successivement explosé dans la soirée. Certes, l'évènement météorologique avait été annoncé, mais sa violence a surpris. Et elle a pris de court des barragistes trop peu nombreux pour y faire face. Un manque de moyens qui révolte Pierre Lestoquoy, le président du Syndicat du Cher canalisé, qui a en charge la gestion de la rivière : « *Nous ne disposons que de 3 agents valides pour gérer nos 10 barrages et on répare avec des bouts de ficelle, car il n'y a pas de budget...* »

Il y a donc malheureusement une forme de fatalité dans ce type d'évènement quand s'y ajoutent le manque de moyens et la vétusté des ouvrages. Une fatalité que réfutent les "Amis du Cher" dans un communiqué de presse : le président de l'association, Lionel Chanteloup, « *accuse la gestion administrative, qui se situe au-dessus du Syndicat du Cher canalisé, faite par des bureaucrates sans connaissance du fonctionnement des barrages à aiguilles, d'être responsable des dégâts engendrés aux barrages.* »

P. Lestoquoy estime le montant des réparations entre 200 et 300 000 €.

V.N.F. met du wifi dans son eau

Depuis le 1er septembre, les transporteurs et les plaisanciers qui naviguent sur la Deûle peuvent se connecter au réseau Internet en wifi, un système qui permet la connexion sans fil - et sans clé 3G - au réseau Internet. Voies navigables de France (V.N.F.), à l'origine de cette expérimentation qui prendra fin au 31 décembre, met à disposition des navigants un guide technique et une enquête de satisfaction pour évaluer l'utilité des 3 premières bornes installées.

V.N.F./Phileas

Wifi et G.P.S. fluvial.

Si V.N.F. lance aujourd'hui cette offre expérimentale de wifi aux écluses, c'est pour se plier aux exigences de la directive européenne de 2005 "relative aux Services d'information fluviale (S.I.F.) harmonisés sur les voies navigables communautaires". La Commission européenne finance d'ailleurs cette expérimentation dans le cadre de la directive.

Mais cette expérimentation est surtout pour V.N.F. un préalable à la mise en place du service "Voyage en ligne" (Veli). Ce service, actuellement en phase de test auprès d'une quinzaine de transporteurs, permettra bientôt d'effectuer les déclarations de chargement en ligne. « *Si nous proposons aux professionnels de transmettre en ligne certaines informations, nous devons aussi nous assurer qu'ils peuvent se connecter à Internet en tous points. Or les clés 3G qui sont actuellement utilisées par la plupart d'entre eux semblent ne pas fonctionner sur l'ensemble du réseau* », explique Eloi Flipo, responsable de la division transport et report modal chez V.N.F., en charge de l'expérimentation wifi.

Les 1res antennes wifi ont été installées aux écluses de Don, Lille-Grand Carré et Quesnoy-sur-Deûle. Elles doivent permettre à V.N.F. de tester l'efficacité du service et son adéquation aux besoins des navigants. Une enquête de satisfaction est menée auprès de 900 transporteurs de marchandises français, belges, néerlandais ou allemands, qui empruntent la Deûle. Les autres usagers sont également incités à s'exprimer en téléchargeant l'enquête de satisfaction sur le site de V.N.F.

REPRODUCTION INTERDITE SANS AUTORISATION PARTIELLE OU TOTALE

NOUVELLE MARINA PORT SAINT-LOUIS
Port de plaisance privé
Places disponibles
AMARRAGE - ENTRETIEN - RÉPARATION - HIVERNAGE - VENTE
CARBURANTS - PERMIS - ACCASTILLAGE - RESTAURANT
Avenue Vanderbilt - 78955 Carrières-sous-Poissy • Triel-sur-Seine
✆ 01 30 74 38 46
Email : nouvellemarina@free.fr
www.nouvellemarinaportsaintlouis.fr

PORT CERGY
à 30 mn de Paris
FORMULES DE LOCATION : jour, semaine, mois, année, hivernage…
SERVICES : capitainerie, courrier, sanitaires, laverie, wifi gratuite, tous commerces de proximité, restaurants, cafés...
SODEPORTS, 6 quai de la Tourelle – 95000 CERGY
Tél/Fax : 01 34 24 11 77 Courriel : contact@portcergy.com
Situation : PK 9 sur l'Oise
www.portcergy.com

Cabinet d'Expertise Technique Maritime & Fluviale
Jean-Claude ROBERT
Expert fluvial du service instructeur
Sondage de coque avec conformité
Expertises de préachat et pré assurance sur tous types de bateaux
Tél./fax : 01 48 72 74 51
Port. : 06 64 61 51 74 – tél. : 01 74 02 14 51
e-mail : robertcetm@club-internet.fr

GUIAN
Courtiers d'Assurances Fluviales
Contactez
Marie Catherine DROISSART
Bureau de ROUEN
Tél. : 02 35 70 19 16
Mobile : 06 18 02 08 02

Construction 100% française !
Vente ou Location sans permis, offrez-vous la référence fluviale avec Nicols®
Achetez votre Nicols®
Vous voulez profitez pleinement de votre bateau toute l'année ? devenez propriétaire d'un modèle Nicols® neuf ou d'occasion !
Avec Nicols, la liberté commence à partir de 30.000 euros !*
*Exemple de prix constaté pour un Nicols® 800 gamme Sedan d'occasion.
Louez votre Nicols®
France, Allemagne ou Portugal (en exclusivité), embarquez pour des destinations inoubliables ! Nicols®, c'est tout une gamme de bateaux habitables sans permis disponibles au départ de plus de 20 bases.
Agrémentez votre croisière avec notre piscine tractée. Encore une exclusivité Nicols !
Primo®, le petit Nicols® à haut pouvoir de séduction !
Nouveauté 2013
Infos Location :
www.nicols.com,
mail : nicols@nicols.com
ou tel 02 41 56 46 56
Infos Vente :
www.ventebateauxnicols.com
mail : ventebateaux@nicols.com
ou tel 02.41.56.46.56
Nicols - Route du Puy-Saint-Bonnet - 49300 CHOLET - Tél. : 02 41 56 46 56 - www.nicols.com
Nicols®
Vacances en bateau sans permis

Scénographie à l'écluse 87 du canal de Bourgogne

G. d'Arcangeli

L'écluse animée d'Argentenay.

Sur le versant Yonne du canal de Bourgogne, Madame est responsable de l'écluse n° 87 dont Monsieur - Richard Misac, sculpteur et peintre - a fait une étonnante œuvre d'art. La profusion minutieusement agencée de fleurs et de plantes aurait pu suffire à la rendre attractive, mais R. Misac a voulu y ajouter la vie et mettre en scène ses créatures : des personnages grandeur nature et des animaux.

Le facteur a posé son vélo devant la porte de la maison éclusière d'Argentenay. Le jardinier s'affaire à quelques mètres. Germaine et Germain dissertent sur le "quai" d'en face. Derrière la maison où coule un petit ruisseau, ce sont des pingouins qui batifolent...

« *À partir d'une structure métallique, j'habille mes créations de tissus mêlés à de la résine ; de même nature que celle des coques de bateaux* », précise l'artiste.

Un guide touristique noterait « *vaut le détour* » ; d'ailleurs un plaisancier conseille fortement de prévoir une halte à Argentenay, entre les PK 59 et 60. « *Cette écluse m'a stupéfait* », dit-il. « *L'imagination fantasmagorique du maître des lieux en a fait un endroit surréaliste : des fleurs et des sculptures multicolores vous font rêver au jardin d'Eden.* »

Une adresse à inscrire dans son Livre du bord. On peut facilement s'amarrer juste en amont ou en aval.

Jazz aux écluses et batailles d'orchestres à Hédé

D.R.

Jazz aux écluses 2012.

Chaque année, en septembre, le site des onze écluses - à hauteur d'Hédé-Bazouges sur le canal d'Ille-et-Rance, au nord de Rennes - accueille un festival de jazz. Créé et dirigé par le talentueux saxophoniste Guillaume Saint-James, ce festival a acquis une notoriété internationale et mobilise 150 bénévoles.

Ce sont d'abord les enfants que l'on remarque, courant d'un stand à l'autre : gâteaux d'une main, galette-saucisse de l'autre, ils observent, captivés, les jam-sessions[1] qui se succèdent. Puis ils accompagnent leurs parents sous les chapiteaux où sont programmés les principaux concerts, et ils s'initient aux splendeurs du jazz…

En contrebas du bief qui accueille les loges des artistes sur la péniche *Neptune*, 2 big bands se préparent de chaque côté du canal, lorsque soudain surgit, du fond de l'écluse de la Madeleine, une barge depuis laquelle les 2 chefs haranguent leurs troupes respectives. C'est le prélude à la Battle Breizh Big Band ! Une transposition bon enfant des batailles d'orchestres du Savoy Ballroom de Harlem dans les années 1930...

Tel est "Jazz aux écluses"[2], en septembre, à Hédé : un festival à taille humaine où l'on revient… On y vit même, lors des 4 éditions précédentes, la "Péniche spectacle" remonter l'histoire du jazz, en illustrant une époque différente à chaque écluse. Et, cette année, l'actualité du jazz fut encore à l'honneur avec quelques grandes figures, telles que Bojan Z, Emmanuel Bex et Jean-Marie Machado ; et un grand parrain pour cette édition 2012 : l'accordéoniste Didier Ithursarry.

---

[1] une "jam-session ou un bœuf est une séance musicale improvisée, basée sur des standards connus de tout le monde lorsqu'il s'agit de jazz, et à laquelle peuvent se joindre différents musiciens. On dit alors que l'on fait une jam.

[2] www.jazzauxecluses.fr

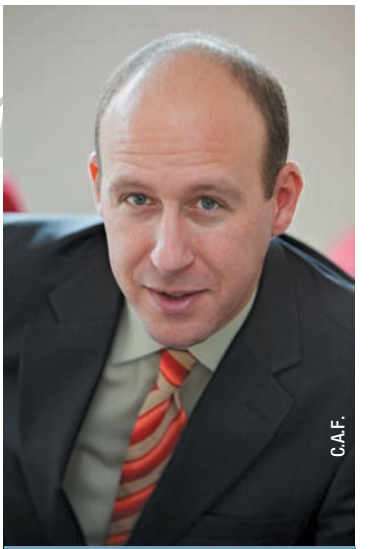
Didier Léandri à la tête du C.A.F.

Réunie à Paris, le 25 octobre dernier, l'Assemblée générale du Comité des armateurs fluviaux (C.A.F.) a renouvelé son conseil d'administration et son bureau. Didier Leandri devient le nouveau président délégué général du C.A.F. Il succède à Jean-François Dalaise, élu président d'honneur.

Âgé de 43 ans, D. Leandri est un spécialiste des transports, et plus particulièrement des transports alternatifs à la route. Après un Master II en droit et en économie, il a débuté sa carrière en 1992 au sein d'armements maritimes. Il participe ensuite à la création de l'Association des utilisateurs de transport de fret (A.U.T.F.), dont il est le directeur des transports terrestres à partir de 1997, puis le délégué général à partir de 2001. En 2005, il rejoint "Veolia transport" et participe au lancement de "Veolia Cargo", filiale fret du groupe et 1er nouvel entrant ferroviaire en France. Puis il intègre la structure de tête qui opère la fusion de "Veolia transport" avec Transdev.

Ce parcours professionnel a amené D. Leandri à travailler davantage dans le domaine du ferroviaire que du fluvial. Il estime cependant qu' « *il y a énormément de points communs entre les 2 modes de transport, qui ont tous deux la réputation d'être plus vertueux en termes environnementaux et pour lesquels les interfaces portuaires et maritimes sont particulièrement importantes* ».

Parmi ses 1ers dossiers, D. Leandri aura à plancher sur l'avenir du canal Seine-Nord et à assurer la contribution du Comité aux travaux du Schéma national des infrastructures de transport (S.N.I.T.). Dans le domaine du transport fluvial commercial, il souhaite un développement des interfaces portuaires avec les grands ports maritimes. Dans le domaine du tourisme, il travaillera à la mise en place de nouvelles es-


C.A.F.

Didier Léandri, président du Comité des armateurs fluviaux.

cales portuaires rendues nécessaires par une flotte en augmentation. Parmi ses projets également, le rapprochement du C.A.F. avec d'autres organisations professionnelles, dont la multiplicité n'est pas, pour lui, un garant de l'efficacité.

ELECTRONIQUEMENT AUTOPARTAGÉ REVUE FLUVIALE

PRESENT AU SALON DE PARIS / HALL4-A1
OFFRE NAUTIC 2012
N'hésitez pas à nous consulter avant salon.
Premier bateau hybrid produit en série.
La plus grande flotte de bateaux Hybrides au monde.
18 récompenses Internationales: Bateau de l'année, Prix du design et Prix de l'environnement.
GREENLINE 33 et 40
Et si l'Evasion commençait près de chez Vous?
La société GREENYACHTING lance la formule "FLUVIAMER"*, pour profiter au maximum de votre GREENLINE.
* Vous habitez Paris, Toulouse, Lyon, Dijon... Nous stationnons votre GREEN LINE dans un port fluvial près de chez vous, vous en profitez ainsi toute l'année pour des escapades de courtes durées. Nous le rapatrions ensuite pour la saison estivale sur l'une de nos bases maritimes. C'est économique, dépaysant et exclusif : les GREEN LINE sont aussi à l'aise en rivière (propulsion électrique avec grande autonomie à 6Km/h ou 3.5Nds, 220V à bord en permanence, charge via les panneaux solaires...) qu'en mer (homologués en catégorie B, leurs motorisations thermiques, simple ou double 150CV, vous permettent de naviguer sereinement en mer formée).
Greenline
The Hybrid.
www.greenline-hybrid.fr
LE PACK HYBRID
1 Coque brevetée à Superdéplacement*
2 Système breveté de propulsion Hybrid* (Diesel/Electrique)
3 Nouvelle technologie de construction
GREEN YACHTING*
Importateur Exclusif France
13, Quai Aristide Briand
83 430 SAINT MANDRIER
Tél : +33 (0)4 94 63 00 00
info@greenyachting.fr
*Groupe EVASION YACHTING

Les "Nyami" naviguent en silence

Le Nyami 97 en Corse.

"Nyami", c'est le nom d'une gamme de navires hybrides ou tout électrique à passagers créés il y a 3 ans par la société Green Wave basée à Crozon (Finistère). Adaptés au milieu marin comme au fluvial, les bateaux sont recyclables à 90 % et équipés de batteries au lithium qui leur donnent une autonomie de 8 h.

Quand on lui demande ce que ses bateaux ont de révolutionnaires, le directeur commercial de Green Wave répond que « *la totalité du concept des bateaux "full électrique" est une révolution* ». Sans aller jusque-là, les "Nyami", qui ne sont pas les 1ers bateaux à passagers fonctionnant à l'électricité, ont pour particularité d'être conçus avec des matériaux en grande majorité recyclables (aluminium, verre et métaux des batteries) et d'offrir, pour les "full électrique", une autonomie de 8 h à 8 nœuds (environ 15 km/h) pour un cycle de recharge de 6 h.

La gamme comprend 6 modèles qui sont construits par les chantiers ODC Marine basés à Dalian en Chine. Trois bateaux sont déjà exploités. Deux "Nyami 97 " hybrides transportent les touristes dans le parc national de la Scandola en Corse, tandis qu'un "Nyami Cat 54" "full électrique" promène ses passagers dans la rade de Brest pour les Vedettes Azenor. Pour Erwan Le Bihan, gérant d'Azenor : « *Le grand atout de ce bateau est son coût à l'exploitation qui est divisé carrément par 20 par rapport à celui d'un moteur Diesel.* » Et tout ça, en silence…

Toutes les infos sur **www.fluvialnet.com**

Inter-croisières, loueur de père en fille sur la Charente

Guy, Sylvette, Alexandre, Audrey et Arthur.

La société Inter-Croisières[1], qui propose des bateaux sans permis à la location sur la Charente depuis 1989, changera de mains à la fin de l'année. Guy et Sylvette Morisset, ses créateurs, passent le flambeau à leur fille et à leur gendre, Audrey et Alexandre Motta, qui connaissent déjà bien la base pour y avoir travaillé en saison bien des étés.

Quand Guy et Sylvette décident de se lancer dans le tourisme fluvial en 1989, ils sont… boulangers-pâtissiers. Pendant 6 ans, ils gèreront de concert les 8 bateaux Nicols de la base de Sireuil et la boulangerie de Nersac. « *J'étais la nuit au fournil et la journée sur le quai* », se souvient Guy. « *Deux à 3 h de sommeil par jour, pas plus.* » Avec l'aide des revenus de la boulangerie, puis toute seule après quelques années, la base de location se développe. Les Morisset y gèreront jusqu'à 17 bateaux. Le chalet d'accueil au bord de l'eau est construit en 1999. La même année, Guy achète un bâtiment de 2 000 m², un bout de l'ancienne tannerie de Sireuil, pour y hiverner ses bateaux à l'abri. « *Quand nous nous sommes lancés, le tourisme fluvial était balbutiant, il n'y avait que 3 loueurs sur la Charente.* » Aujourd'hui, la flotte d'Inter-Croisières comporte 13 bateaux. La base emploie, outre les gérants, un salarié à temps plein et une femme de ménage à mi-temps en saison. Pour Audrey, chef de projet dans une agence de communication spécialisée dans la santé, et Alexandre, professeur de fitness, c'est une nouvelle vie qui commence. « *C'est un virage à 180°. Avec l'arrivée d'Arthur, notre petit garçon, on a voulu travailler ensemble avec Audrey et on a proposé à ses parents de reprendre la base, après que les négociations ont échoué avec d'autres repreneurs potentiels.* » Auprès de Guy, qu'il qualifie de « *MacGyver de la mécanique, il sait tout faire !* », Alexandre se forme sur le tas avant de suivre des formations en mécanique bateau. Avec son B.T.S.[2] de commerce international, Audrey est armée pour gérer réservations et administration. « *Cette reprise est un vrai choix de vie, nous seront prêts pour la saison prochaine, et les beaux-parents ne seront jamais bien loin* », explique Alexandre. Le couple a déjà décidé d'acheter 2 nouveaux bateaux, un Primo et un Sixto, qu'ils présenteront au public lors des portes ouvertes prévues en mars ou avril 2013.

[1] www.intercroisieres.com
[2] Brevet de technicien supérieur.

Bruyères-sur-Oise, un 5e terminal conteneurs pour l'Île-de-France

Début octobre, un nouveau terminal à conteneurs a été inauguré à Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise). Avec ce 5e terminal, Ports de Paris complète son maillage de l'Île-de-France et vise une meilleure desserte de la zone de chalandise au nord de Paris.

Le terminal à conteneurs de Bruyères-sur-Oise.

Ce 5e terminal est créé sur un site stratégique. Bruyères-sur-Oise est en effet situé à 40 km de Paris et à 35 km de Roissy, une commune autour de laquelle se regroupent de nombreux transporteurs, dont plusieurs spécialisés dans le fret maritime. La présence à Bruyères-sur-Oise du transporteur Norbert Dentressangle et de l'enseigne Metro, qui travaille en import et souhaite développer la part de transport, ainsi que la proximité d'un embranchement ferroviaire ont également joué dans le choix du site.

Le nouveau terminal s'étend sur 3 ha, a une capacité de 40 000 E.V.P. ("équivalent vingt pieds", l'unité de mesure des conteneurs) et 180 m de linéaire de quai qui permettent d'accueillir les convois à grand gabarit. Les conteneurs destinés à la Picardie ou aux pays du Nord qui arrivaient auparavant au terminal de Gennevilliers (Hauts-de-Seine) pourront désormais être orientés vers Bruyères-sur-Oise. « *L'ouverture du nouveau terminal va diminuer le nombre de camions utilisés et désengorger les routes au nord de Paris* », rappelle Ouiza Betouche. Chargée d'affaires et du développement du conteneur à Ports de Paris, elle espère voir bientôt les coopératives céréalières, mais aussi les grands opérateurs de déchets et de recyclables s'emparer de ce nouvel outil.

REPRODUCTION INTERDITE SANS L'ACCORD DE L'AUTEUR

VOTRE CONFORT À BORD... COMME À LA MAISON
WC AUTOMATIQUE, PLUS ÉLÉGANT, PLUS PERFORMANT
Pavillon 2.1
SALON NAUTIQUE DE PARIS
Stand C086
NOUVELLE GAMME
SANIMARIN EXCLUSIVE
ABATTANT SOFT CLOSE
SYSTÈME DE RINÇAGE PUISSANT
www.sanimarin.com
SANI MARIN SFA
LA RÉFÉRENCE DU WC MARIN AUTOMATIQUE

SARL CARRAS - 29780 PLOUHINEC
MÉCANIQUE MARINE ET INDUSTRIELLE
PÊCHE, SERVITUDE ET PLAISANCE
Atelier créé en 1977
AGENT
Volvo - Penta
Scania
Perkins
Iveco
Twin-Disc
Masson
Cummins
ZF
Yanmar
Neufs & occasions
France & étranger
❑ RÉPARATION ❑ RECONSTRUCTION
❑ VENTE ❑ INSTALLATION
❑ 1er SPÉCIALISTE MOTEURS INTÉGRALEMENT RECONSTRUITS GARANTIS
❑ Nombreuses pièces détachées Moteurs inverseurs / réducteurs
❑ Mécanique générale hydraulique chaudronnerie
Plus de 35 ans d'expérience professionnelle au service du marin
carras.moteur@wanadoo.fr
www.carras-moteurs-marins.com
QUAI JEAN JADE
Tél. 02 98 70 22 85 - Fax : 02 98 70 09 26

Assurances service fluvial
2 Avenue Carnot
78100 St GERMAIN EN LAYE
Generali
Partenaire
L'assureur spécialiste
. Bateaux de plaisance
. Bateaux logement
. Loueurs
. Passagers, hôtels
. Transports de marchandises
Pour un devis personnalisé, contactez-nous
Tél : 01 39 21 07 07
Fax : 09 71 70 51 42
N° ORIAS 07030430
assurances@servicefluvial.com

Piloter en fauteuil roulant ? Yes we can(alous) !

L'Espade Handy.

Dans la plupart des régions, on dispose de bateaux à passagers adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux fauteuils roulants. Mais s'il s'agit de louer et de piloter un bateau, l'affaire se complique. En France, seuls Les Canalous[1] disposent d'une flotte adaptée à la clientèle en fauteuil.

Envisager de louer un bateau lorsqu'on se déplace en fauteuil roulant paraît être une gageure. Monter sur le bateau et en descendre, se déplacer dans les espaces intérieurs ou accéder au poste de pilotage sont des missions généralement impossibles en fauteuil. Seule compagnie de location à offrir cette opportunité, Les Canalous proposent des bateaux adaptés aux personnes handicapées depuis déjà une vingtaine d'années. Le Triton 1060 Handy, pour 4 à 6 personnes dont une en fauteuil, est équipé d'une passerelle électrique d'accès à l'arrière du bateau et d'une table élévatrice intérieure pour rejoindre le poste de pilotage. L'Espade 1230 Handy, pour 5 à 6 personnes, dont 2 en fauteuil, est équipé de 2 passerelles d'accès électriques et d'une table élévatrice pour accéder au carré. Les 2 bateaux bénéficient du label "Tourisme et handicap". Le 3e bateau de la flotte "Handy" a malheureusement été détruit lors de l'incendie criminel de la base de Hochfelden (Bas-Rhin), en avril dernier[2].

« *Ces bateaux sont loués peu souvent et sont donc peu rentables* », explique Alfred Carignant, le directeur marketing, *mais nous avons tenu à les fabriquer pour avoir une offre la plus exhaustive possible.* »

Les bateaux "Handy" tournent sur les différentes bases du loueur afin d'offrir chaque année la possibilité de découvrir une nouvelle région.

[1] www.canalous-plaisance.fr
[2] voir Fluvial n° 223 (juin 2012).

Les "Portes ouvertes" de l'écluse double de Coat Natous

Le 16 septembre dernier, lors des Journées du patrimoine, l'écluse de Coat Natous, seule écluse double de Bretagne, a exceptionnellement ouvert ses portes pour laisser passer quelques bateaux. L'enjeu de ce franchissement était de montrer au public et aux élus que la portion navigable du canal de Nantes à Brest située entre l'écluse et le lac de Guerlédan pourrait être utilement prolongée...

"Portes ouvertes" à Coat Natous.

L'écluse de Coat Natous est un site doublement symbolique, en tant qu'ouvrage patrimonial d'une conception unique en Bretagne (porte commune à 2 écluses), mais aussi par sa situation à une extrémité d'un petit tronçon du canal de Nantes à Brest réouvert à la navigation. Ce tronçon est limité, d'un côté, par le barrage du lac de Guerlédan, et, de l'autre - 23 km et 10 écluses en amont -, par le plan d'eau de la chapelle de Notre-Dame-de-Pitié auquel donne accès l'écluse double. Rassemblée par les "Amis du canal 22", une petite flottille conduite par le *Baladin* - seul bateau habitable du secteur - a donc envahi le canal à l'occasion de ces journées. « *Cette année, avec le* Baladin », précise Louis Lassale, « *nous avons fait 56 sassées et graissé les crémaillères des 10 écluses avec le pot de graisse que nous avait généreusement offert la D.D.T.M.*[1] ». Principal objectif immédiat pour cette petite association de passionnés : l'implantation de rampes de mise à l'eau, notamment à Gouarec, et le curage des sections envasées.

« *Pour sensibiliser les élus à l'intérêt d'allonger la portion navigable, nous avons décidé de l'emprunter aussi souvent que possible et de promouvoir son usage par les bateaux transportables* », ajoute Paulette Pairel, secrétaire de l'Association bretonne de plaisance fluviale (A.B.P.F.)[2].

Et, pour Kader Benferhat, vice-président de Canaux de Bretagne[3] : « *Si la rupture du réseau par le barrage de Guerlédan est une réalité peu contournable, la connexion avec la rade de Brest permettrait l'émergence de synergies entre les activités du secteur maritime et le canal jusqu'à Guerlédan. Le département du Finistère a ouvert le canal à la navigation depuis Port-Launay à Port de Carhaix. Il ne manque plus que le maillon costarmoricain Coat Natous-Goariva.* »

[1] Direction départementale des territoires et de la mer.
[2] www.plaisance-fluviale-bretonne.fr
[3] www.canauxdebretagne.org

Les commerces doivent revenir sur le canal du Midi

L'expo de la mémoire à bord de la *Tourmente*.

Jean-Marc Samuel n'en démord pas : « *Le transport commercial doit redémarrer sur le canal du Midi.* » Pour en persuader élus et entreprises, il a créé sa société de transport fluvial, Fretsud, et multiplie contacts et transports symboliques de marchandises. Tout l'été, il a voyagé de port en port pour présenter, à bord de sa *Tourmente*, une exposition sur la mémoire des mariniers et promouvoir les produits de la région.

Menuisier formé sur le tas, J-M Samuel avait installé, en 1982, sa menuiserie à bord de son bateau, à St-Jean-de-Losne (Côte-d'Or)[1]. Et, depuis 2001, il se bat pour tenter de relancer le transport commercial sur le canal de Riquet. « *C'est quand même incroyable que dans une époque où tout le monde se plaint de la pollution, rien ne soit fait pour que le canal du Midi soit utilisé plutôt que la route et les camions.* »

En 2007, il crée Fretsud[2]. « *On n'est pas encore au stade de transporter des marchandises, mais à celui de faire comprendre aux politiques et aux développeurs que le canal peut aussi servir au transport. Nous ne faisons pour le moment que des transports symboliques.* » J.-M. Samuel a ainsi chargé à Béziers (Hérault) quelques caisses de vin qu'il a transportées à Bordeaux (Gironde) jusqu'au *Belem* pour qu'elles soient acheminées jusqu'en Irlande par la force du vent. Et, depuis 2011, les escales de la *Tourmente* sont l'occasion d'installer à quai les étals du "Marché du canal" où sont vendus vins, conserves, confitures et autres produits régionaux.

Enfin, depuis l'été dernier, c'est aussi la mémoire et le patrimoine des mariniers qui voyagent dans sa cale. Avec sa complice Catherine Jauffred, Jean-Marc collecte les souvenirs des anciens mariniers du canal et les donne à entendre. « *Les gens écoutent les mariniers, découvrent que le canal a été construit pour le commerce, qu'il y a autre chose que Riquet et la plaisance, ils réfléchissent.* »

Élu le 4 septembre administrateur de la Chambre nationale de la batellerie artisanale et délégué pour le canal du Midi, Jean-Marc prône une prise en compte plus juste des coûts externes réels des transports routiers, et compte bien continuer à militer pour le transport fluvial.

[1] voir Fluvial n° 130 (mars 2003).
[2] voir Fluvial n° 181 (avril 2008).

ÉLECTRONIQUE PAR LA REVUE FLUVIAL

Salon nautique de Paris Hall 2/2 stand D23

MOTEUR MINI 55

MOTEUR MINI 29

MOTEUR SM 105

duris nautisme

16 rue du commerce
90400 TREVENANS
Tél. : +33 (0)3 84 29 40 46
Fax : +33 (0)3 84 27 24 26
E-mail : info@duris-nautisme.com
Site web : www.duris-nautisme.com

Toutenphoto

B. Pajczer

B. Pajczer

D. Pazery

Toutenphoto

Bienvenue dans le Pays de Meaux

Un patrimoine exceptionnel, une gastronomie de renommée, le plus grand parc naturel urbain d'Ile-de-France, le Musée de la Grande Guerre, succès époustouflant avec déjà plus de 150 000 visiteurs en un an...
L'Office de Tourisme vous propose des idées de séjours découverte à la carte, des visites guidées et un service de billetterie (FNAC, Parcs d'attractions, Spectacle Historique de Meaux, Musées ...)

TOURISME Pays de Meaux
Office de Tourisme du Pays de Meaux
Tél : 01 64 33 02 26

tourisme@meaux.fr
www.tourisme-paysdemeaux.fr

Port de Plaisance d'Albigny-sur-Saône

Votre escale près de Lyon

15000 m² à votre disposition pour tous les services
Port de plaisance privé
Restaurant La Voile verte
Parking et chantier, manutention bateaux avec remorque Parklev
Concessionnaire Suzuki et Honda
Point service Volvo, Vetus, Yanmar
Accastillage Plastimo et Electronique Navicom

Port de Plaisance d'Albigny

C.S.V.S. SARL
41 avenue Henri Barbusse - 69250 ALBIGNY-SUR-SAONE
Tél. : 04 72 08 83 97 - Fax : 04 78 91 70 35
Web : www.albigny-bateaux.fr - E-mail : albigny-bateaux@wanadoo.fr

18ème salon de la plaisance

CLUB DES PLAISANCIERS
www.plaisaix.com
Tél. 04 79 88 16 33

ACHETER . VENDRE . EQUIPER . votre bateau

5.6.7 avril 2013
à AIX-LES-BAINS

LAC du BOURGET
Entrée gratuite

Le Salon Nautique de la Région Rhône-Alpes

Une librairie à contre-courant sur la Tamise

The Book Barge.

The Book Barge est une librairie pas comme les autres. D'abord parce qu'elle est installée sur un bateau, une ancienne petite barge hollandaise aménagée en narrow boat, ensuite parce qu'elle est itinérante et voyage sur la Tamise d'un quartier de Londres à un autre. S'ils sont 3 associés, dont un français, propriétaire et capitaine du bateau, à avoir rêvé et construit cette librairie flottante, le moins secret et le plus prompt à s'exprimer est Paddy Screech, poète et grand amateur de livres. Installé sur le quai dans un confortable fauteuil de velours vert, un guéridon chargé de livres et de tabac à portée de main, le clop au bec à la Cendrars, il garde un œil sur son étalage tout en discutant avec les passants.

Sur le bateau, face à lui, les livres sont partout, sur des étagères accrochées au plat-bord, dans des caisses de bois sur le toit de la cabine, alignés sur des rayonnages à l'intérieur du bateau. Ici, pas de best-sellers, ni de nouveautés. Les livres sont tous d'occasion et proviennent de dons ou de boutiques de charité. Des livres neufs devraient cependant faire leur apparition dans les mois à venir.

L'été, des musiciens donnent des concerts (en acoustique…) sur le toit, meublé, le reste du temps, d'un fauteuil crapaud rouge et d'un vieux brasero pour les soirées fraîches.

Depuis son ouverture en juillet 2011, le bateau change d'amarrage toutes les 2 semaines. Les clients sont prévenus de sa localisation par l'intermédiaire du réseau social Twitter.

À Conflans, l'enlèvement de 5 ducs-d'albe fâche les bateliers

De simples ducs-d'albe pour certains, beaucoup plus pour d'autres...

Le 1er a été arraché à la Seine le 23 octobre au soir, le 5e et dernier l'a été le 25 après-midi. En 2 jours, les ducs-d'albe du quai de Gaillon à Conflans-Ste-Honorine ont disparu du paysage fluvial. S'ils n'étaient utilisés que par des bateaux-logements depuis les années 1980, leur disparition est néanmoins dure à avaler pour les bateliers professionnels, qui espéraient toujours pouvoir revenir s'accoster un jour à ces amarres qu'ils savaient solides.

Les 5 ducs-d'albe ont été enlevés dans le cadre du projet d'aménagement du quai de Gaillon, mené par le Syndicat mixte d'aménagement, de gestion et d'entretien des berges de la Seine et de l'Oise (S.M.S.O.), qui assure la maîtrise d'œuvre pour la commune de Conflans. Pour Jean Delaunay, conseiller municipal délégué à la batellerie : « *Ces ducs-d'albe n'étaient pas conformes aux exigences du Plan de prévention du risque inondation (P.P.R.I.). Nous avions l'obligation de les enlever.* » Pour l'élu, l'opération est prévue depuis plusieurs années et 4 réunions publiques ont permis d'expliquer le projet de rénovation.

Le son de cloche est tout différent chez les bateliers qui n'avaient jamais sérieusement envisagé que ces ducs-d'albe, posés en 1963 par l'ancienne station à carburant, puissent un jour disparaître. « *Ces ducs-d'albe étaient formés chacun de 4 pieux de 14 m de haut. On pouvait y amarrer 2 bateaux bout à bout, et 3 côte à côte, et des bateaux de fort tonnage. Des ouvrages comme ceux-là, on en rêve…* », regrette Jacques Delhay, secrétaire national de La Glissoire, auteur de la lettre de la batellerie Cap à l'amont et patron de l'*Esmeralda*.

Pour Pascal Malbrunot, administrateur de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, patron du *Jaguar* et du *Conflanais*, l'arrache-cœur est encore plus grand : « *Les bateaux de mon grand-père et de mon père accostaient là, avant le mien, depuis 1952, à proximité de la maison familiale. Tout ce que je peux dire aujourd'hui, c'est que cet arrachage mérite une minute de silence.* »

Quelques bateliers rassemblés sur le quai ont tenté d'empêcher l'enlèvement ou de sauver un ou 2 ducs-d'albe. Mais les 5 ducs-d'albe ont été extraits du fleuve. Ils seront remplacés par d'autres amarrages, adaptés aux seuls bateaux-logements et conformes aux normes anticrues.

L'enlèvement des ducs-d'albe intervient dans un contexte où les professionnels connaissent de plus en plus de difficultés à trouver des points d'amarrage, notamment à Conflans, une commune pourtant connue comme "La cité de la batellerie". À la mairie, les propos se veulent rassurants. « *Je suis conscient de l'urgence de prévoir de nouveaux stationnements pour les bateaux de commerce,* assure J. Delaunay, *et nous y travaillons avec Voies navigables de France.* »

Arrachage de l'avant-dernier duc-d'albe.

ELECTRONIQUE PAR LA REVUE FLUVIAL

Ports et haltes

Une nouvelle halte fluviale à Douai

Implantation d'une halte plaisance sur la Scarpe, à Douai.

À Douai (Nord), la Communauté d'agglomération du Douaisis a aménagé une toute nouvelle halte fluviale le long des quais d'Alsace et de la Barque. En ligne de mire de cet investissement se trouve toujours la réouverture à la navigation de la Scarpe inférieure entre Douai et Mortagne-du-Nord.

Si les bateaux de plaisance s'amarraient déjà sur les quais de Douai, ils n'y trouvaient jusque-là que bien peu de confort. Après 1 mois de travaux et un investissement de 100 000 €, Douai leur offre désormais un quai protégé par des rambardes et des portillons, 8 amarrages et 2 bornes d'alimentation en eau et électricité.

Un panneau indiquera aux usagers comment rejoindre le service de navigation, route de Tournai, ou l'office de tourisme afin de se procurer jetons et informations. Il mentionnera également le chemin du centre-ville, des commerces, ainsi que les sites à visiter.

« *Avec cette halte fluviale, nous souhaitons faire connaître le territoire et augmenter son attractivité, le tourisme fluvial étant un vecteur important du développement économique* », explique Jean-Jacques Hérin, directeur des services techniques de la Communauté d'agglomération du Douaisis. D'autres projets de haltes fluviales devraient prochainement voir le jour dans le Douaisis et une réflexion est en cours pour créer une synergie entre les bateaux à passagers qui fréquentent la voie d'eau et les sites du patrimoine local.

À terme, c'est la remise en navigation des 37 km de voie d'eau situés entre Douai et Mortagne-du-Nord (où se trouve la confluence de la Scarpe et de l'Escaut) qui est espérée. Un partenariat a été mis en place dans ce but entre la Communauté d'agglomération du Douaisis et celle de la Porte du Hainaut, dont dépend St-Amand-les-Eaux, une commune qui a aménagé son port en 2008.

Nouvelle vedette électrique et écologique NAUTINER-YACHT

NAUTINER FRANCE, importateur de voiliers et de vedettes fluviales construits par Nautiner Yacht, vous invite à venir découvrir le N40 AC qui sera visible sur rdv au Port aux Cerises à Draveil (91) 2 ou 3 cabines, jusqu'à 8 couchages, une ou deux timoneries.

Prix attractif avec motorisation électrique moteur 20 kW, batteries lithium : 50 kW

Prendre rendez- vous auprès de NAUTINER FRANCE au 0680 624 633

infos@nautiner-france.fr
www.nautiner-france.com
www.nautiner-yachts.pl

Salon nautique de Paris Hall 1 - M 19

Chantier Naval Franco-Suisse

R. Michel - BP 30
25130 Villers-le-Lac
Tél. 03 81 68 05 34
Fax 03 81 68 01 00

michelra@wanadoo.fr

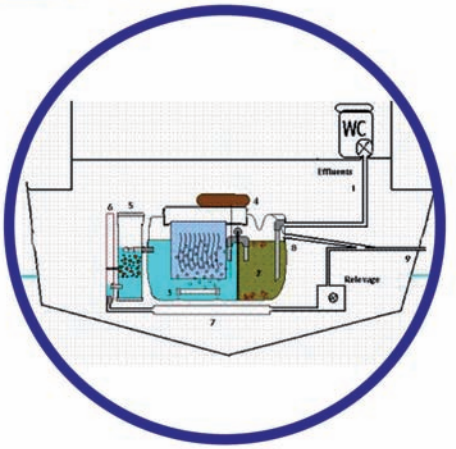
Constructions Coques de Plaisance homologuées mer ou rivière
Bateaux à passagers de 10 m à 30 m, de 40 à 250 places.
Propulsion standard ou électrique, électro-solaire.
Constructions de différents modèles ou sur mesure selon la demande

25 ans d'expérience et 65 réalisations

MICRO STATION D'EPURATION DES EAUX NOIRES

NANTIFLORE

Dimensions :
- Nautiflore 200 (de 1 à 4 passagers) : 1300x700x750
- Nautiflore 500 (de 5 à 10 passagers) : 2300x600x750



FLEUVE CONCEPT

Nous contacter :
Fleuve Concept - Port Van Gogh - 92600 Asnières
Tél : 01 40 86 29 13
Fax : 01 40 86 98 13
contact@fleuve-concept.fr
www.nautiflore.fr

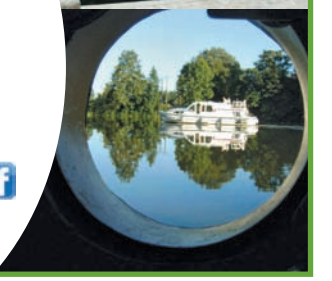
office de tourisme
VAL DE GRAY
PLONGEZ AU CŒUR DE LA SAÔNE...

Votre escale sur la petite Saône...

Visites guidées, Mardis du terroir en été, musées, haltes nautiques et services à quai...

Ile Sauzay
70 100 GRAY
03 84 65 14 24
tourisme@cc-valdegray.fr
www.cc-valdegray.fr

Rejoignez-nous sur



JEANNEAU **Bateaux électriques** ALIZE ELECTRONIC

Cap 370 électrique
5 places, moteur 24 Volt 1000 Watt
autonomie programmable 4 à 10 heures

L'expérience d'un loueur de bateau depuis 1990

Nouvelle version Cap 400 électrique !
coque Rigiflex 7 places

existe maintenant avec le moteur Minnkota E Drive 48 V 2000 W batteries 48 V 165 Ah

www.alize-electronic.fr route de Vinon - 04800 Gréoux les Bains
t 04 92 74 20 32 f 04 92 74 22 11 Email alize.electronic@wanadoo.fr

1982 - 2012

30 ans de navigation

avec votre magazine Fluvial

30 ans Fluvial

L'épopée des pionniers de la location de bateaux

Coll. famille Zivy

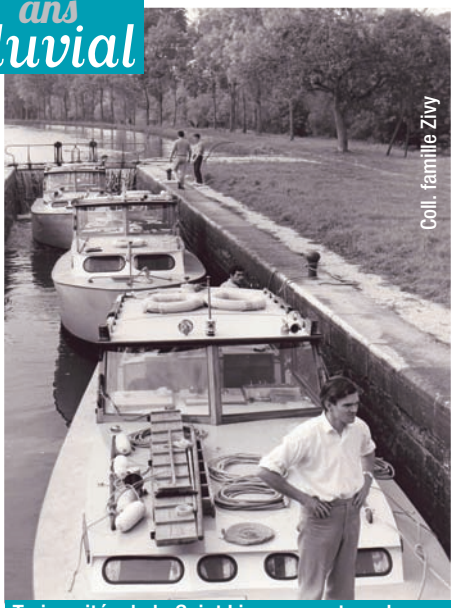
À la fin des années 1950 en France, la culture de la plaisance fluviale est encore bien vague, et la location de bateaux habitables quasi inexistante, contrairement à des pays proches - la Grande-Bretagne en particulier -. Pas étonnant qu'une majorité de Britanniques figurent parmi les pionniers du tourisme fluvial sur notre réseau.

TEXTE NELLY PARENT

À moins de rapporter des recherches scientifiques qui révèlent une préhistoire de la location de bateaux habitables, ces pages ne peuvent pas être exhaustives. Elles sont consacrées aux pionniers emblématiques du développement de l'activité.

Pierre-Paul Zivy et Ted Johnson

Le précurseur dès 1959, Pierre-Paul Zivy, est un Français. À ceci près qu'il est imprégné de culture british. Fils d'industriel, il a fait ses études, vécu une partie de sa vie et s'est éteint en Angleterre. Mais c'est dans les eaux du canal du Nivernais, vers la maison éclusière n° 4 du versant Seine où il avait élu sa résidence secondaire, que ses cendres furent répandues. Tout un symbole. Car, pour les amoureux des canaux, Zivy est surtout connu comme l'artisan du sauvetage de ceux de Bourgogne et du Nivernais, où débute l'épopée des pionniers de la plaisance.
Suite à une croisière sur la Tamise avec des camarades de son ancien collège, puis un aller-retour Paris-Bruxelles à bord d'une vedette en bois à l'occasion de l'Exposition universelle de 1958, Zivy concrétise le concept de location de bateaux habitables. Avec la complicité de Ted Johnson, il établit la Saint Line à Poincy (Seine-et-Marne), au PK 125 de la Marne. La 1re unité est un ancien bateau de pêche en bois ; les coques des suivantes sont commandées aux chantiers de Concarneau (Finistère) et de Villeneuve-le-Roi (Val-de-Marne) ; équipements, aménagements et motorisation étant effectués à la base, par la petite équipe de la Saint Line. Après la découverte du canal du Nivernais et l'installation d'une 2e base au port de Baye, la flotte s'élargit à des bateaux venus du Royaume-Uni (Seamaster, Bermuda...). Lorsque Zivy retourne dans le giron de l'entreprise familiale pour y diriger une filiale anglaise, la Saint est brièvement cédée par 2 fois, puis reprise en 1981 par Daniel Feldzer, alors patron de Nautic voyage. Quand celui-ci cesse l'activité en 1985, Ted et Ghislaine Johnson créent Marine Diesel, dirigée depuis 2011 par leur fils, John.


Coll. famille Zivy

Trois unités de la Saint Line passent par le canal de Bourgogne en 1966.

Coll. famille Zivy

Zivy au Salon nautique de 1966 avec François Mitterrand.

Daniel Feldzer

Le chemin qui mène D. Feldzer, ingénieur-électronicien de formation, vers le tourisme fluvial commence par le milieu associatif étudiant. Au début des années 1960, il est l'inspirateur d'Uniclub, un réseau de centres de vacances sportives. En 1967, il fonde sa 1re société, Cheval voyages, dont il oriente l'activité, en 1970, vers la location de roulottes tirées par des chevaux. Le parcours longe parfois les voies d'eau, à la lenteur d'un bateau de plaisance et, suite logique, il crée Nautic voyage. Avec l'aide d'un ami architecte naval, D. Feldzer conçoit le Bayou, dont le 1er moule est réalisé en 1971. « *Une roulotte sur l'eau* », dit-il. De fait, le house-boat n'a pas franchement la silhouette d'un bateau, mais sa construction en France[1] et la simplicité des aménagements permettent de le louer à tarifs abordables. Ces vacances insolites en pleine nature et sans confort superflu répondent à l'engouement de la clientèle des roulottes, celle des familles écolos avant l'heure. Michel-Paul Simon, fondateur de Fluvial, écrira plus tard : « *Il faudrait élever un monument au Bayou, car 35 000 personnes au bas mot ont découvert le tourisme fluvial grâce à lui.* » Quand il devient nécessaire de proposer des unités plus confortables, la flotte s'enrichit des modèles Albacore, La belle Anglaise, Grenadine. Tandis que le réseau des

Coll. musée de la Batellerie de Conflans

Bayou en couverture du catalogue 1976 de Nautic Voyage.

bases se développe sur le Doubs, les canaux du Midi, de Bourgogne..., l'acquisition de la Saint Line en 1981 permet l'implantation à celle de Baye, idéalement située au point de partage du canal du Nivernais. Après presque 25 ans de parcours fluvial, D. Feldzer doit pourtant cesser l'activité en France ; mais en créera une autre en Afrique, sur le fleuve Sénégal. Il serait probablement heureux de savoir que de nombreux jeunes continuent de nos jours à découvrir les plaisirs de la navigation fluviale... à bord de 6 Grenadine[2].

Dorothé Maas

Margaret et Keith Gadsden en Irlande.

Margaret et Keith Gadsden

C'est en 1974... sur le canal du Nivernais, que débute la longue carrière de Margaret et Keith Gadsden dans la location de bateaux. Jeunes mariés, ces Britanniques viennent souvent en France faire du camping, « *car on aime les paysages peu habités, le climat et le bon vin* ». « *Acheter une société de bateaux en Angleterre n'étant pas dans nos moyens, nous avons choisi la France aussi par économie. Et la Bourgogne, car la région est magnifique, le canal du Nivernais à notre avis l'un des plus beaux, non loin de la Grande-Bretagne, source de presque 100 % de notre clientèle.* » Ils créent à Vermenton (Yonne) la société Croisières Bourgogne qui compte alors 7 Seamaster 27 de 9 m et 2 à 4 places. En 1983, l'entreprise devient Burgundy Cruisers S.A., et la flotte s'élargit jusqu'à 16 unités, avec des bateaux plus spacieux (Bermuda, Caribbean et Super Six). « *Mais la municipalité n'avait aucune notion des atouts qu'une société de location de bateaux pouvait lui apporter. Au tout début de Fluvial, M.-P. Simon nous a honorés de sa visite, et nous avons imaginé ensemble d'organiser une soirée-apéro au centre culturel. Il y avait des mince pies, du sherry, et une exposition présentait des photos du canal et de nos de clients étrangers. M.-P. Simon y a prononcé un discours sur les bénéfices pour la région de mettre en valeur ses canaux.* » Suite à un grave accident, Margaret et Keith doivent mener une activité plus tranquille. Ils cèdent Burgundy et optent pour la location de vedettes de promenade électriques. « *Visant une clientèle familiale, avec à bord la mamy, le bébé..., nous avons cherché une voie d'eau sans écluses.* » Ils découvrent la charmante rivière Aff dans le Morbihan et installent leur nouvelle société, Day Boats, à La Gacilly en 1994. Ils la cèdent en janvier 2012 pour une retraite bien méritée[3]. Depuis, ils sont retournés « *chez eux* » à Vermenton. Et, entre 2 escapades vers leur pays d'origine, ils sillonnent les canaux français à bord d'*Aria*, un Powels de l'ancien loueur Carrickcraft, qu'ils sont allés chercher en Irlande.

Jean-Claude Raby

Constant Pafsides à la barre de sa Pénichette personnelle.

Constant Pafsides

En 1974, Constant Pafsides crée, avec D. Feldzer, la base Nautic Voyage d'Aigues-Mortes (Gard) et en devient le responsable. Deux ans plus tard, il décide de lancer sa propre affaire de location de bateaux, en Grèce, où naît Locaboat. Mais au pays d'origine de son père, les démarches sont à l'époque bien trop compliquées pour que le projet aboutisse. De retour en France, il crée Locaboat Plaisance avec son épouse Olympe, en 1977 au bord de l'Yonne à Joigny, où se trouve toujours le siège de la branche location. Commence la saga de l'entreprise, d'abord avec quelques Korrigan venus de Grande-Bretagne, puis un sérieux atout dès 1978, quand la 1re Pénichette (une 960) voit le jour. L'emblème de la société est né du souhait de C. Pafsides : construire un bateau de caractère aux lignes fluviales[4].

TÉLÉCHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA RÉDACTION FLUVIAL

Locaboat devient un groupe, qui intègre 3 métiers : « *Concepteur, réalisateur, exploitant* », avec le dépôt de la marque "Pénichette®", la création de Locaboat Industries pour la construction en série de la 930 dès 1980, puis du produit financier en 1981 pour la commercialisation, La Pénichette Gestion. Toujours imaginatif, C. Pafsides développe une gamme aux gabarits adaptés à une clientèle variée, jusqu'à la 1500 en 1988 ; et, avec la construction de la 1160 en 1995, une nouvelle génération dite "Flying-Bridge". Les ouvertures de bases se succèdent sur l'ensemble du réseau français. Puis la société prend en 1991 une dimension internationale, en s'implantant aux Pays-Bas, en Allemagne, en Irlande, en Italie…

Pour l'ensemble de son œuvre, sa contribution originale au patrimoine de la plaisance fluviale, C. Pafsides se voit remettre en 2001 l'insigne de chevalier national du mérite et, en 2007, le prestigieux "ruban rouge" de chevalier de la Légion d'honneur (la plus haute décoration française). « *Chevalier ! Un comble pour un capitaine d'eau douce "au long cours".* » Il continue en effet de naviguer, à bord de *La Prika*, sa Pénichette personnelle hors gabarit de 17,70 m. Et rédige des articles pour la revue suisse alémanique Wasserwege (Voies d'eau).

Michael Street

Le fondateur de la Blue Line, ancêtre de la Crown Blue Line, devenue Le Boat en 2007, est le Britannique Michael

Les péniches-hôtels

En y créant une autre forme de tourisme, les précurseurs de « *l'hôtellerie fluviale* » (comme dit l'un d'eux) ont, eux aussi, contribué à la mise en valeur des voies d'eau.

Richard Parsons

« *Mordu de navigation fluviale* », Richard Parsons s'inspire de l'expérience d'amis qui exploitent un narrow boat-hôtel. « *Un peu étroit… Le gabarit du réseau et des automoteurs français est bien mieux adapté à l'activité.* » En 1965, il s'installe en Bourgogne. « *Sans doute parce que j'aimais le vin de Beaune que je buvais à mon pub en Angleterre ; et Burgundy, ça sonne bien là-bas.* » Il aménage son 1er bateau, un commerce de 31 m x 5 m. Et le *Palinurus*, qui peut accueillir 18 personnes, navigue dès la saison 1966. L'année qui aurait pu être fatale au canal de Bourgogne… « *Le confort rudimentaire aurait pu l'être aussi à l'entreprise, mais le chef était excellent et nous avons été sauvés par la qualité de sa cuisine.* » Quand plus tard il s'associe avec le Français Guy Bardet, la Continentale de croisières prend son essor, et la flotte comprendra jusqu'à 16 bateaux-hôtels. La clientèle est essentiellement américaine, et il en rapporte dans Fluvial les principales préoccupations en croisière, dans un "Portrait-robot d'un passager américain", avec un humour très british[1]. En 2003, l'année où il reçoit une Ancre d'or des 20 ans de Fluvial, au titre d'acteur important du domaine fluvial[2], il cède la société. Mais reste fidèle au canal de Bourgogne, où il vit au niveau de l'écluse n° 52 versant Yonne, à bord de *Xanthos*, « *un magnifique Luxemotor* ».

John Liley

Après 9 ans de journalisme au magazine "Motor Boat and Yachting", John Liley en démissionne pour entreprendre son Grand tour fluvial. S'ensuit un invraisemblable voyage à partir du nord de l'Angleterre, et une épique traversée de la Manche à bord d'*Arthur*, un ancien bateau de transport du canal de Leeds à Liverpool, de 20 m x 4,60 m construit en 1932. J. Liley effectue un long périple sur le réseau français, dont il tombe amoureux, et devient un fin connaisseur, à en croire l'ouvrage remarquable "France… the Quiet Way", qu'il publie en 1975 (malheureusement jamais traduit en français, mais connu des amateurs pour ses splendides photos de la vie du fleuve). En 1980, il rachète à son compatriote R. Parsons l'historique *Palinurus*. Il l'allonge, l'aménage luxueusement et le rebaptise *Luciole*. L'un des fleurons des péniches-hôtels sur le canal du Nivernais, dont le passage est toujours remarqué entre Auxerre et Clamecy, fêtera son 50e anniversaire d'hôtellerie fluviale… dans 4 ans.

[1] voir Fluvial n° 107 (nov.- déc. 2000).

[2] voir Fluvial n° 133 (juin 2003).

Le Boat

Un Corsaire de la flotte Crown Blue Line.

European Waterways

Panache, ici en Alsace.

Street. Il implante "la Blue" sur le canal du Midi, à Toulouse (Haute-Garonne) en 1969, puis la déplace, en 1970, à Castelnaudary (Aude), où se trouve toujours le centre névralgique de l'entreprise. Puis, en 1991, "la Blue" fusionne avec son principal concurrent, Crown. Elle devient la Crown Blue Line, et accélère encore son développement. En 1996, la Crown Blue Line dispose d'une flotte de 400 bateaux et emploie 130 personnes... Aujourd'hui, rebaptisée Le Boat, après sa fusion en 2007 avec Connoisseur et Emerald Star, la compagnie est leader incontesté du tourisme fluvial en Europe (40 bases de location et un millier de bateaux !).

Derek Banks

Derek Banks apporte un éclairage intéressant sur une page de l'histoire des bateaux de location, et rectifie d'emblée une légende : il n'est pas le fondateur de Flot Home. Il crée European Waterways pour acheter cette société en 1977 à un couple de Français, Jacques Amiot et Marie-Noëlle Cessieux, qui l'avait fondée en 1974, à l'écluse de Fleury, sur le versant Loire du canal du Nivernais[5]. « *Avec,* précise-t-il, *le soutien financier du département de la Nièvre, qui avait alors la concession de sa partie du canal, pour la construction du hangar à bateaux et la transformation de la maison éclusière en bureau.* »
D. Banks se définit comme « *navigateur, entrepreneur et pilote de bateaux de mer* ». Il travaille en Grèce pour le compte d'un loueur, quand il trouve en 1976 dans Yachting Monthly l'annonce de la vente de Flot Home. À 22 ans, il estime que la réputation de la Bourgogne et de ses vins est déjà prometteuse. Puis découvre une entreprise dynamique, qui a passé des accords avec les comités d'entreprise d'importantes sociétés et, surtout, un contrat exclusif d'importation avec le constructeur anglais des Dawncraft, dont elle possède déjà 6 unités[6]. Tandis que l'activité de location se développe, avec la création d'une 2e base à Agde (Hérault) en 1980 et une flotte jusqu'à 40 bateaux, les 10 années suivantes sont glorieuses pour la vente des Dawncraft (de 20 à 30 par an) aux sociétés de location de bateaux qui s'essaiment sur l'ensemble du réseau français. « *Jusqu'en 1988, où en quasiment 6 mois tout bascule* », avec l'arrivée sur le marché de constructions françaises adaptées au fluvial (dont les Eau vive puis Eau claire de Jeanneau qui rencontrent un franc succès[6]) et la parité entre la livre sterling et le franc qui devient défavorable aux importations. European Waterways renonce alors à cette activité, puis à celle de location de bateaux en 1994. La reconversion a déjà été amorcée avec l'achat, en 1982, d'*Anjodi*, trouvé délaissé dans le port d'Amsterdam (Pays-Bas). Après un convoyage épique jusqu'à Agde, d'importants travaux transforment le Luxemotor en péniche-hôtel de luxe. Au fil des ans, la flotte des péniches-hôtels se développe, et en 2012 elles sont 17, pouvant accueillir de 4 à 20 passagers, à naviguer sur le réseau du Vieux Continent et en Écosse.

Ceux qui se sont lancés dans de telles aventures ont des parcours atypiques, leurs chemins se sont souvent croisés, et ils ont pour la plupart conservé des liens amicaux. Même si parfois « *ça fait une petite éternité* » qu'ils ne se sont pas revus. Mais certains ont prévu de se retrouver autour d'une bonne table, à l'occasion du Nautic 2012... ■

(1) au chantier de St-Gilles, sur le canal de Rhône à Sète dans le Gard
(2) voir Fluvial n° 221 (avril 2012).
(3) voir Fluvial n° 224 (juillet-août 2012).
(4) voir Fluvial n° 85 (mars-avril 1997).
(5) voir Fluvial n° 222 (mai 2012).
(6) voir Fluvial n° 4 (juillet-septembre 1983) et n° 12 (janvier-février 1985).

ÉCLATEMENT AUTORISÉ
VIA REVUE FLUVIAL

Trente années de batellerie, entre tourmente et renouveau

Crises, réformes, projets de modernisation du réseau…, nombre d'évènements ont marqué, durant ces 3 dernières décennies, le secteur de la batellerie. Rétrospective…

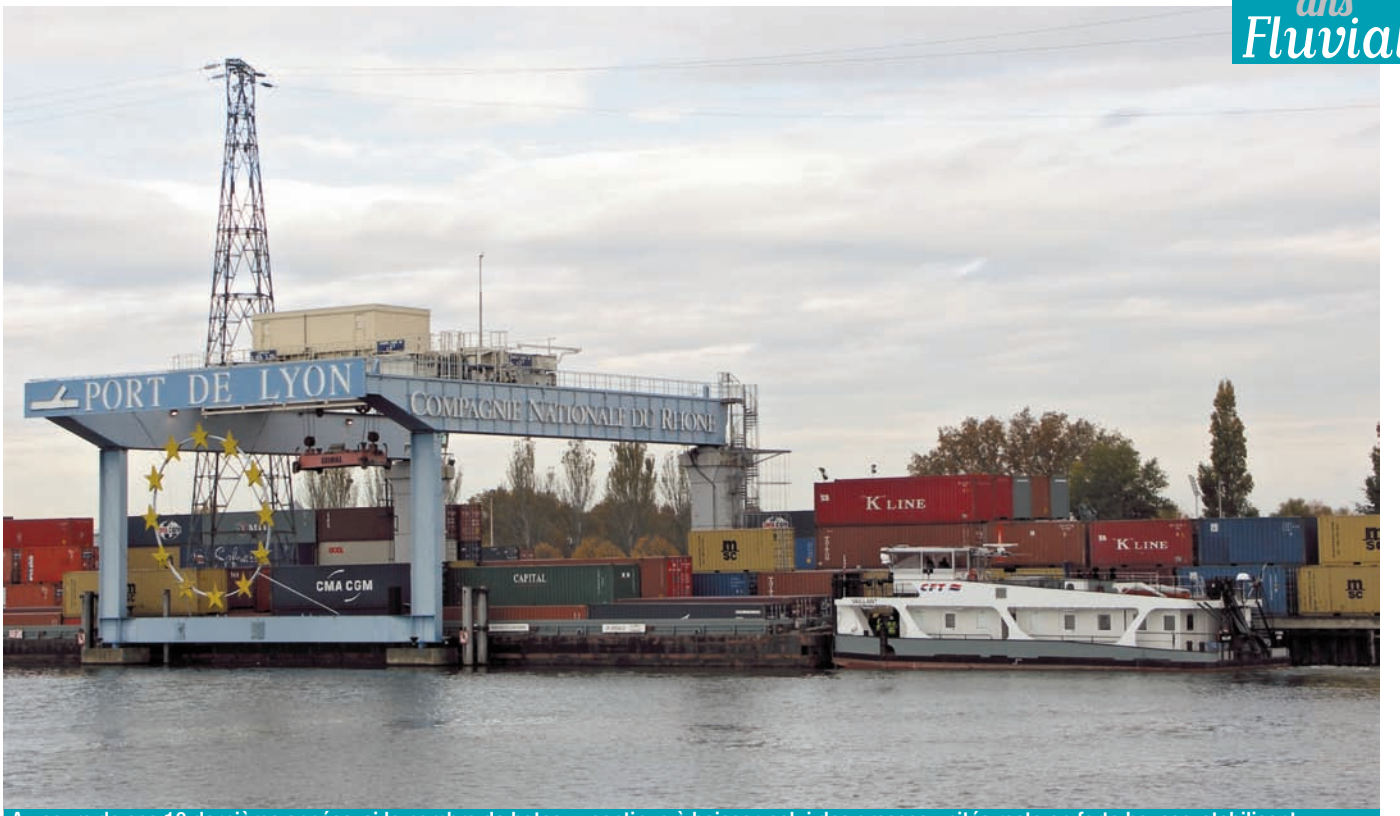
TEXTE ET PHOTOS BERNARD LE SUEUR

Au cours de ces 3 dernières décennies, les navigations intérieures ont sans doute écrit des pages fondamentales de leur histoire et le monde batelier a connu d'importants bouleversements.

1982-1992 : de la crise aux réformes de structure

Alors que paraît le 1er numéro de la revue Fluvial, la conjoncture est des plus préoccupantes pour le transport fluvial. Après l'explosion des Trente Glorieuses qui a suivi la fin de la Seconde Guerre mondiale et a permis au trafic d'atteindre son apogée dans les années 1975, les courbes s'inversent rapidement. Comparable à celle du textile ou de la sidérurgie, une crise d'une ampleur considérable s'installe, touchant aussi bien les artisans que les grandes compagnies de navigation. Elle se traduit par la disparition d'un grand nombre de bateaux afin de réduire l'offre de cale, par un effondrement du nombre de bateliers et par un désintérêt marqué des chargeurs pour la filière fluviale. Le transport routier triomphe et, à l'aube des années 1980, bien des observateurs prédisent la marginalisation prochaine de bateliers alors fort mal organisés.

L'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 change la donne politique. Publiée le 30 décembre 1982, la Loi d'orientation sur les transports intérieurs entend appréhender de manière globale la situation. Elle prévoit des réformes importantes, dont, en particulier, la création d'une Chambre nationale de la batellerie artisanale (C.N.B.A.). Dotée d'un statut d'Établissement public administratif placé sous la tutelle du ministre des Transports, celle-ci sera créée par décret en mai 1984. Elle tient lieu de Chambre des métiers et, satisfaisant ainsi une vieille revendication batelière, elle donne de fait le statut d'artisans aux bateliers indépendants. Exploitant en famille ou avec au maximum 6 salariés, ceux-ci doivent obligatoirement s'inscrire à la Chambre et payer les taxes correspondantes. Ils élisent un conseil d'administration de 22 membres (renouvelable tous les 6 ans) pour défendre les intérêts généraux de la profession, coordonner l'action économique des membres et assurer une entraide professionnelle, importante en ces temps de crise sociale intense. En une trentaine d'années, 4 présidents et leurs équipes se sont succédé à la tête de la C.N.B.A. Ce mode de représentation a eu un effet secondaire inat-



Au cours de ces 10 dernières années, si le nombre de bateaux continue à baisser, celui des grosses unités reste en forte hausse, stabilisant l'emport possible de la flotte à 1 million de tonnes.

tendu : la disparition du paysage social des syndicats traditionnels.

En 1991, la création de Voies navigables de France a constitué la 2de réforme de fond de cette politique de relance du fluvial en fournissant un outil et un mécanisme de fonctionnement. Placé sous la tutelle du ministre chargé des voies navigables, cet établissement public à caractère industriel et commercial remplacera l'Office national de la navigation, qui avait vu le jour peu avant la Première Guerre mondiale. Mais c'est une véritable petite révolution initiée par Michel Rocard aux commandes gouvernementales (mai 1988 – mai 1991) ! Incapable de financer les voies navigables par le biais de crédits budgétaires depuis de nombreuses décennies, l'État abandonne la gestion des voies d'eau. Aux Finances, Pierre Bérégovoy met en garde contre tout démembrement de la puissance publique ! Les négociations sont donc difficiles, mais elles aboutissent, et V.N.F. obtient finalement son autonomie. L'établissement sera financé grâce à une taxe payée par tous les utilisateurs de la voie d'eau : industriels, transporteurs, plaisanciers… À elle seule, la contribution d'E.D.F. représentera environ 1/3 du budget, ce que Pierre Delaporte, président d'E.D.F. (1987-1992), finira par accepter.

Les préoccupations environnementales se sont définitivement invitées dans l'horizon du fluvial, comme le montre cet escalier permettant aux animaux de remonter sur la berge.

1992-2002 : l'ère des métamorphoses

La décennie suivante s'ouvre pour les navigations intérieures par leur entrée officielle dans le champ du patrimoine. Cette reconnaissance s'inscrit dans un mouvement de redécouverte et de renaissance des voies d'eau, la "flurbanisation". Ce néologisme fait écho à la "rurbanisation" (décrite par les géographes dans les années 1960), qui voyait nos sociétés retrouver les campagnes. Le ministère de la Culture classe des bateaux fluviaux Monuments historiques, de nombreuses associations se lancent dans la reconstruction à l'identique (ou presque) d'unités fluviales anciennes, plusieurs musées ouvrent leurs portes… Ainsi, la batellerie s'inscrit-t-elle de nouveau dans le champ culturel et social d'un pays en pleine transformation, qui perd ses cadres et ses métiers anciens.

Parallèlement, les navigations sportives, touristiques et de plaisance connaissent un développement considérable. Le chiffre d'affaires de ce secteur rejoint peu à peu celui de la batellerie commerciale. Ces navigations sont de nouveau considérées comme des leviers puissants de développement du territoire.

Mais un coup de tonnerre éclate au cœur de cette décennie : l'abandon du canal à grand gabarit Rhin-Rhône en 1997. Serpent de mer, ce projet avait divisé les Français depuis la fin des années 1970. Les clivages politiques traditionnels avaient volé en éclats face aux lobbyings

TOUTE REPRODUCTION SANS AUTORISATION DE LA REVUE FLUVIAL

La modernisation des infrastructures s'est poursuivie tout au long de la période. Datant du début du XXe siècle, les anciens barrages Dérôme de l'Oise ont ainsi été remplacés par des ouvrages modernes à clapets. Le barrage de Sarron avec sa passe à poissons en 2009.

Chargement de conteneurs dans le port de Gennevilliers. Aujourd'hui, le Bassin de la Seine concentre sensiblement la moitié du transport fluvial.

Les bateliers sont toujours inquiets quant à l'avenir de leur profession. Image du dernier barrage organisé sur la Seine face à Bercy par le syndicat La Glissoire en 2010.

divers qui s'affrontaient. Quoiqu'il en soit, cette décision provoque un véritable traumatisme chez les partisans du transport fluvial, qui reprochent amèrement aux écologistes leur victoire. Quant à V.N.F., il en tirera toutes les leçons et imaginera de nouvelles procédures participatives, susceptibles de faire accepter ses futurs projets par les populations riveraines.

Quant au transport fluvial, sa situation se stabilise. Néanmoins, la politique néolibérale de Bruxelles et les dérèglementations qui se poursuivent en France sous la 1re présidence de Jacques Chirac (1995-2002) font rebondir la question du tour de rôle[1] et des prix fixés par l'État. Hérité du Front populaire, ce système d'exploitation commerciale réservé aux artisans est jugé contraire aux accords européens. En conséquence, il doit être abandonné, comme l'ont été toutes les mesures de réglementation dans les transports routiers, aériens et ferroviaires. À partir du 1er janvier 2000, les accords limitant la concurrence entre bateliers sont interdits et, dorénavant, les prix doivent être négociés sans contrainte entre chargeurs et transporteurs. C'est réellement une page d'histoire qui se tourne.

2002-2012 : un nouveau rythme de croisière

Au fil des prises de conscience, les préoccupations environnementales imposent de plus en plus d'impératifs. Ceux liés à la gestion de l'eau, reconnue patrimoine national, exigent la recherche d'économie, et en particulier le développement de systèmes d'alimentation de canaux autonomes, la réduction des pertes en assurant une meilleure étanchéité des berges et le renouvellement des plantations des rives pour limiter l'évaporation. Le respect des écosystèmes et de la biodiversité fluviale devient un paramètre incontournable de toute politique de développement des batelleries, qu'il s'agisse du fret ou du tourisme.

Car les voies d'eau sont redevenues des territoires communs à partager entre des usagers aux exigences souvent diverses, voire contradictoires. De nouveaux compromis économiques et sociaux s'élaborent donc, souvent à

l'échelle régionale, comme le prouvent les schémas régionaux de cohérence écologique. Quant à la nécessité de rétablir la continuité des corridors fluviaux pour permettre les migrations de certaines espèces halieutiques, elle a imposé la construction de dizaines d'échelles à poissons et la destruction de quelques barrages.

Globalement, ces exigences écologiques fournissent des atouts à un transport fluvial qui a progressé de 40 % au cours de ces 10 dernières années. L'année 2010 apparaît ainsi comme très significative de cette tendance. Ses bons résultats sont essentiellement dus à la filière métallurgie (minerai, ferrailles et produits finis), ainsi qu'aux transports agricoles et alimentaires. Plus que jamais, le fluvial peut se présenter comme économique, fiable et surtout plus respectueux de l'environnement que ses concurrents.

Dans un contexte d'accroissement continu des besoins de transport de marchandises, le gouvernement Fillon avait fixé un cap ambitieux : favoriser un fort report modal de la route vers le ferroviaire et le fluvial[2]. Mais les principales mesures envisagées se sont fait attendre. Parallèlement, au cours de cette décennie, on a beaucoup parlé de gouvernance. Pour les voies d'eau tout d'abord, avec la réforme de V.N.F. et le projet de modification de son statut. Le président Sarkozy souhaitait donner en pleine propriété les voies touristiques aux régions, et à V.N.F. celle des voies magistrales concentrant le transport fluvial. De son côté, la création d'un nouveau syndicat d'artisans bateliers, La Glissoire, modifie incontestablement le paysage social de la batellerie et ses modes de gestion.

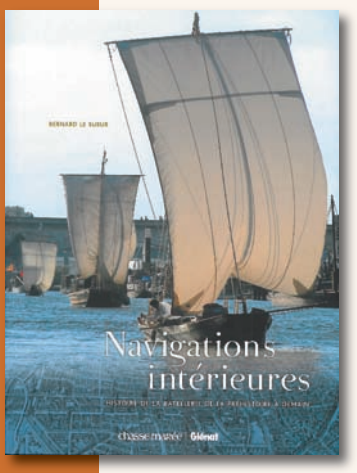
Festival d'Orléans en 2005. Ces 30 dernières années ont vu se multiplier les fêtes fluviales, valorisant les navigations d'hier comme celles d'aujourd'hui.

Néanmoins, la grande affaire de cette décennie reste le projet de construction d'un canal à grand gabarit reliant le bassin de la Seine aux grands axes européens. La batellerie l'attend depuis de longues années, même si certains craignent la concurrence d'entreprises étrangères exploitant des flottes plus modernes et mieux adaptées aux nouvelles exigences du marché. Mais la crise complique la situation. Yves Gabriel, P.D.G. de Bouygues construction, annonce en août 2012 que son groupe suspend ses études préparatoires. Face à ces doutes affichés, le gouvernement de Jean-Marc Ayrault met en place une mission d'analyse et de proposition sur la faisabilité financière du canal. Bruxelles est appelé à augmenter sa contribution. L'hypothèse d'un abandon resurgit. ■

[1] système de répartition des transports qui laisse aux bateliers artisans la possibilité de choisir leurs voyages sur une liste de transports offerts, selon un ordre d'inscription établi en fonction des disponibilités de leurs cales.

[2] au moment de la loi Grenelle 1, on parlait de faire passer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 17,5 % en 2012 puis à 25 % à l'horizon 2022.

TÉLÉCHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA REVUE FLUVIAL



NAVIGATIONS INTÉRIEURES

Histoire de la batellerie de la préhistoire à demain

LE SUEUR Bernard

2012 - 240 pages - 24 x 32 cm - Relié

Un très beau livre présentant l'essentiel des savoirs sur la batellerie

- Les navigations intérieures dans nos sociétés contemporaines
- L'émergence et le premier essor de la préhistoire au Moyen Age
- Les mille et un visages des navigations traditionnelles à l'époque moderne
- Le temps des basculements (1780-1860)
- Les compromis du premier âge industriel (1860-1950)
- Les années 1950 et le second âge des navigations industrielles
- Les défis du XXIe siècle.

Bon de commande page 82

Michel Sandrin : l'inventeur des "Navicarte" fluviales

D. Sandrin

À l'issue d'une vie professionnelle bien remplie, Michel Sandrin, l'inventeur des carto-guides fluviaux "Navicarte", revient à la cartographie fluviale avec un plaisir certain.

PROPOS RECUEILLIS PAR PHILIPPE DEVISME ET PATRICK JOIN-LAMBERT

Quand j'entre aux E.M.O.M. (Éditions maritimes et d'outre-mer), en février 1970, on y édite déjà, depuis 40 ans, une série de schémas de navigation fluviale assez originaux, créés par G. Clerc-Rampal (1870-1958). Ces derniers couvrent la Seine, la Saône, l'Yonne et la Marne, et se présentent sous la forme de longs dépliants vendus dans des pochettes. Mais ce n'est pas pour poursuivre ce travail que j'ai été recruté.

Je viens de passer 5 ans au service hydrographique de la Marine nationale, où j'ai été formé par Jean Dry à la cartographie marine. C'est donc la seule chose qu'on me demande. Je suis chargé, en tant que responsable technique, de maintenir et de faire évoluer la collection des cartes marines que les E.M.O.M. viennent de racheter aux Éditions Blondel-La Rougery. Ces cartes, communément appelées "cartes Blondel", sont destinées aux plaisanciers. Elles ont été conçues par Claude Vergnot, avec lequel, puis pour lequel (lorsqu'il aura repris l'entreprise), je travaillerai en étroite collaboration pendant plus de 15 ans.

« Comment je me suis embarqué dans la cartographie fluviale »

En septembre 1971, pour effectuer une reconnaissance de la côte Languedoc-Roussillon où de nombreux ports de plaisance sont en construction, nous passons la vedette qui sert à nos relevés maritimes, de l'Atlantique à la Méditerranée. Bien sûr nous empruntons le canal des Deux mers. C'est pour moi un puissant déclic. Je profite de ce convoyage de Bordeaux à Sète pour faire rapidement une esquisse du canal Latéral à la Garonne et du canal du Midi. Celle-ci me servira quelques années plus tard. Mais, sans plus attendre, je décide que nos prochaines vacances en famille se passeront sur un canal.

Quel canal ? Oh, le choix n'est pas bien grand à l'époque. Seules 3 sociétés de location proposaient leurs services : Saint Line Cruisers à Baye sur le canal du Nivernais, Blue Line sur le canal du Midi à Castelnaudary et Nautour à Port-Marly sur la Seine. Comme j'avais passé pratiquement toutes les vacances de mon enfance et de mon adolescence à Villiers-Vineux, au bord du canal de Bourgogne, nous optons pour le canal du Nivernais. Et, pour préparer notre navigation, je dessine le soir, chez moi, la cartographie du canal.

À l'issue de cette croisière, je fais la connaissance de Pierre-Paul Zivy. Un passionné de tourisme fluvial, fondateur de la 1re base de location fluviale en France. Il vient de transférer ses bateaux

Pierre-Paul Zivy attablé au bar de la Marine, à Baye, avec un ami coiffé d'un shako.

Un dessin de Martial Chantre pour Michel Sandrin.

de la Marne jusqu'à Baye, sur le Nivernais. La rencontre est décisive. Il découvre les cartes que j'ai faites de « *son canal* », et s'étonne qu'elles ne soient pas publiées. Je lui explique que mes employeurs ne sont pas au courant de ma démarche, et que nous ne voyons guère de débouchés dans ce domaine. Aussitôt P.-P. Zivy appelle ma direction et convainc mon patron, Jacques Arthaud (le père de Florence Arthaud), d'éditer le guide du canal du Nivernais. Il était, en effet, très difficile de résister à l'enthousiasme et à la force de persuasion de P.-P. Zivy !... Et voilà comment je suis embarqué dans la cartographie fluviale.

Priorité aux voies d'eau de la Bourgogne

Rentré à Paris, J. Arthaud me signe un contrat d'auteur pour le canal du Nivernais. Il me demande aussi de réaliser dans la foulée le guide du canal de Bourgogne, de l'Yonne, des canaux entre St-Mammès et Decize, et des canaux de Decize à Chalon-sur-Saône. Mais je dois faire ces guides en dehors de mes heures de travail. Le "Canal du Nivernais" paraîtra en 1973 ; Le "Canal de Bourgogne" en 1974 ; "Les canaux de St-Mammès à Decize" en 1975 ; "Les canaux de Decize à Chalon-sur-Saône", début 1976 ; "L'Yonne", milieu 1976.

1976 est un tournant important : le propriétaire des E.M.O.M. décide de vendre son affaire. Les Éditions Lattès rachètent la librairie ainsi que le secteur Livres. C. Vergnot reprend tout le secteur cartographique (maritime et fluvial) sous le nom d'E.C.M. (Éditions cartographiques maritimes) et devient mon employeur. Je peux donc terminer le guide de l'Yonne qui était en cours, puis je signe un nouveau contrat pour le canal de la Marne à la Saône. Mais les guides fluviaux se vendent mal, à l'exception du Nivernais. À cette époque il y a encore trop peu de loueurs de bateaux (la majorité étant concentrée sur le Midi), et certains ne jouent pas le jeu. L'édition du canal de la Marne à la Saône est suspendue, ainsi que la création de nouveaux guides.

> « *Nos carto-guides vont accompagner le développement rapide du tourisme fluvial* »

En 1977 une réunion a lieu sur la péniche de la Fédération des industries nautiques à l'initiative du Port autonome de Paris (P.A.P.), qui souhaite mettre en valeur ses berges et veut offrir des services aux plaisanciers comme aux mariniers. Philippe Lelong est le représentant du P.A.P. C'est un grand pratiquant de voile, et il est acquis au développement de la navigation de plaisance sur les voies fluviales. Je lui propose de nous aider à créer des guides pour toutes les voies d'eau où le Port autonome est présent. Peu de temps après cette réunion, C. Vergnot signera un contrat de collaboration avec le P.A.P. Un accord très important, car il nous permet de reprendre l'édition de nos guides. Le 1er ouvrage que nous sortirons avec le P.A.P. sera "La Marne" en 1978, suivi de "La Seine amont" en 1979, puis de "La Seine aval" en 1981. Désormais, je réalise les nouveaux guides fluviaux au sein de la société, car mes heures de loisir n'y suffiraient plus !

Les bases de location fleurissent le long des canaux. De nouveaux loueurs s'installent : Locaboat, Navig France (Rive de France ensuite), Nicols... Blue Line grandit et ouvre des bases un peu partout.

Nos carto-guides vont accompagner le

Niagara sur le canal de la Marne à la Saône.

ÉTABLISSEMENT AUTORISÉ PAR ARRÊTÉ PREFECTORAL

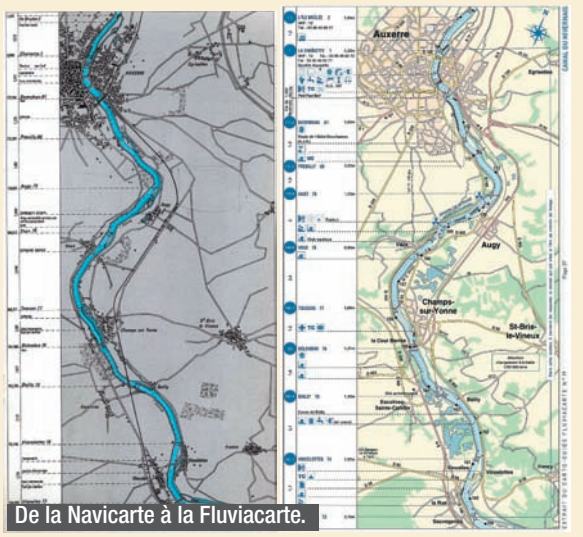
développement rapide du tourisme fluvial et nous signons de nouveaux accords avec les régions, qui viennent directement nous solliciter. Ce seront "Les rivières des Pays de la Loire" en 1981 ; puis "Les voies navigables du Nord-Pas-de-Calais" en 1982 ; la C.N.R. (Compagnie nationale du Rhône) pour le guide "Le Rhône", en 1985 ; "Voies navigables de Champagne-Ardenne" et "Voies navigables de Picardie" en 1986 ; "La Charente" en 1987.
Mais aussi avec la société Blue Line, en 1983, les guides "La Saône" et "Les voies navigables de Bretagne" (des ouvrages avec leur couverture propre seront même proposés à leurs clients).
Pendant cette période le guide "De la Marne à la Saône", qui était en attente, sortira en 1979 ; puis celui des "Voies navigables du Midi", rédigé par C. Vergnot, verra enfin le jour en 1980.

De la Navicarte à la Fluviacarte

Carte de la Saône de G. Clerc-Rampal (E.M.O.M.-1935).

On doit à Michel Sandrin d'avoir su mêler cartographie et schéma de navigation, ce qui semblait pourtant difficilement conciliable. Aucun de ses prédécesseurs ne s'y était risqué. Ni Clerc-Rampal avec ses longs rubans de voies d'eau, élargies et rectilignes, où les virages étaient signalés par des flèches courbes ; ni les guides de navigation "Le Familistère" qui se contentaient d'égrainer le long d'un trait , à la façon de l'indicateur "Chaix" de la S.N.C.F., les écluses, les ports et… les points de vente des Familistère ; ni même Henri Vagnon qui, 10 années plus tôt, avait adopté une représentation des rivières et des canaux plus conforme à la réalité, mais toujours beaucoup trop large pour y introduire, sans déformation, leurs environnements urbain et routier.
M. Sandrin a donc construit les Navicarte sur des bases cartographiques au 1/25 000e pour les rivières et au 1/50 000e pour les canaux, en retenant un élargissement compatible avec le fond de carte, mais suffisant pour y placer les informations de navigation (écluses, balises, pontons…).
C'est bien sûr toujours la méthode qui prévaut dans la construction des Fluviacarte, même si, depuis 2006, année de la reprise des Navicarte par Fluvial, toutes les cartes ont été progressivement redessinées, actualisées, colorisées et, surtout, numérisées. Un géo-référencement qui prépare leur future mise en ligne et facilite les corrections.

Ph.D. et P.J.L.



De la Navicarte à la Fluviacarte.

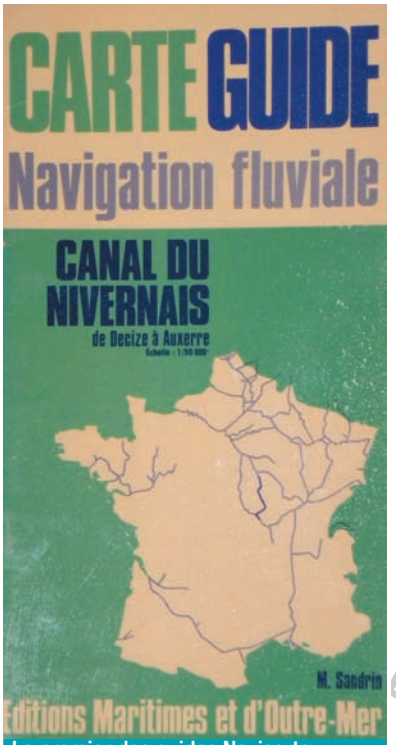
Niagara, un bureau d'étude flottant pour les Navicarte

Nouveau tournant en 1986 : C. Vergnot vend la société d'édition à un groupe financier. Je termine le guide de la Charente qui sera édité début 1987. Puis commence une grande aventure qui malheureusement se terminera mal. La société vient d'acheter un automoteur, *Niagara*, pour nous servir de bureau d'études itinérant. Un bateau très beau, extérieurement, mais qui ne convient pas à nos campagnes de relevés : il est trop grand, trop large et trop profond ! La plupart des ports de plaisance nous sont interdits et il nous est impossible d'explorer bien des bras de rivière. Quant à l'équipement intérieur, c'est une catastrophe ! Le groupe électrogène ne convient pas au matériel informatique embarqué et il rendra l'âme dès les 1ers jours de campagne. S'ensuivront de longs mois de navigation ponctués d'arrêts, souvent pour de grosses réparations. Heureusement, j'étais connu et sans doute apprécié, et tous les professionnels m'ont aidé.
Commencé en mai 1987 à Béziers, ce voyage en continu, sur environ 4 000 km, va durer presque 7 mois. Il m'a permis de faire une mise à jour précise de tous les guides concernés par notre voyage, et de terminer le guide des canaux de l'Est, avec la Meuse jusqu'à Namur, et la Sambre jusqu'en France (il sortira début 1988). Pourtant, malgré tous nos déboires, cette longue campagne restera pour moi un excellent souvenir et une formidable expérience.

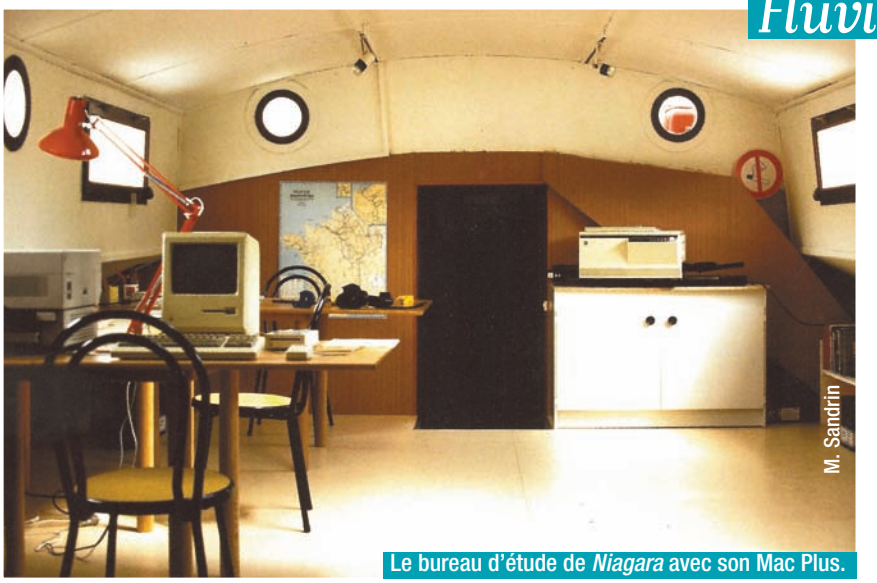
Fin de ma collaboration avec les E.C.M.

Nous aurions pu continuer l'année suivante, mais le bateau était en si mauvais état qu'il a fallu s'en séparer. Quant à ma relation avec le nouveau directeur, elle était devenue exécrable. Trop de suffisance, trop d'incompétence. La séparation était inéluctable.
J'ai donc rompu avec les E.C.M. pour créer ma propre société. Les 2/3 du per-

AUTORISATION



Le premier des guides Navicarte (E.M.O.M.-1973).


M. Sandrin

Le bureau d'étude de *Niagara* avec son Mac Plus.

sonnel finiront d'ailleurs par quitter l'entreprise avant qu'elle ne change à nouveau de mains. En 1991, les "Navicarte" passeront aux Éditions Grafocartes. Puis elles atterriront enfin, 15 ans plus tard, chez Fluvial, qui les a réactualisées et les publie aujourd'hui sous le nom de "Fluviacarte".

John Riddel, qui dirigeait la Blue Line à cette époque, m'a donné un bon coup de main en sollicitant ma nouvelle société pour l'aider à réaliser une collection de guides fluviaux qui deviendront par la suite les guides des Éditions du Breil. Puis je me suis éloigné du monde fluvial, car très vite, en ayant recours aux tout nouveaux logiciels de dessin vectoriel, j'ai commencé à intéresser les éditeurs de grands plans de villes. Mais les commandes sont rapidement devenues trop complexes pour ces logiciels non-spécialisés.

M. Sandrin

Danièle Sandrin participant à la correction des Navicarte à bord de *Niagara*.

Création du logiciel de cartographie "Dry"

J'ai alors eu la chance de rencontrer un groupe de jeunes ingénieurs informaticiens qui ont compris mes besoins. Nous avons aussitôt décidé de créer et de financer ensemble un logiciel de création cartographique, qui deviendra opérationnel en 1994 sous le nom de "Dry", en hommage à mon formateur. "Dry" nous a permis de travailler pour tous les grands éditeurs français et étrangers de cartographie : Blay Foldex, Michelin, L'Indispensable, De Rouck, Philips, Iter...

D'année en année, ce logiciel est devenu un merveilleux outil capable de répondre à tous les problèmes de la cartographie moderne. C'est, aujourd'hui, toujours la même équipe du départ qui maintient et fait évoluer ce système ; sauf moi, car à un certain moment j'ai dû décrocher, et, à mon grand regret, le nom "Dry" a disparu du catalogue...

Il faut croire, malheureusement, que tout succès a son revers : ma société de cartographie était devenue trop importante, et elle n'a pas pu résister à la concurrence des pays émergents, et, surtout, à celle bien plus déloyale du pseudo-gratuit d'Internet...

Comme je n'avais pas encore l'âge de la retraite, je suis parti m'installer en Algérie. Pourquoi là-bas ? Parce que pendant la fin des "années noires" qu'a connues ce pays, je suis allé former des cartographes algériens au logiciel "Dry". Ils m'en ont toujours été reconnaissants, et ils m'ont aidé à recréer une entreprise dans leur pays. Cette société existe toujours. C'est mon jeune associé qui la dirige.

« Retour aux sources »

Aujourd'hui, je suis en retraite en Bourgogne, à Chagny, auprès du canal du Centre. Et, avec mon épouse, nous y sommes très heureux.

Mais au hasard d'une promenade en Lorraine, j'ai retrouvé deux de mes vieux copains, Patrice Yax et Jacques Lucas, qui mènent la destinée de la société de location de bateaux Navig France. C'est dans une joyeuse ambiance de retrouvailles, qu'il a été décidé que je reprenne du service pour réaliser avec eux un système de cartographie G.P.S. relié à une base de données. C'est pour moi un retour aux sources et une plaisante immersion dans les nouvelles technologies. ■

TRAVAIL EXCLUSIVEMENT AUTORISÉ
© FLUVIAL

Le Midi, sur l'embranchement de la Nouvelle

Envie de sud et de soleil, mais… sans l'affluence estivale. Nous mettons le cap vers l'embranchement de Port-la-Nouvelle, constitué des canaux de Jonction et de la Robine. Construits pour relier à la Méditerranée leur grand cousin du Midi, ils sont beaucoup moins réputés et fréquentés. Mais ils présentent aussi des particularités bien attrayantes.

TEXTE ET PHOTOS NELLY PARENT

Bon choix que cet embarquement un vendredi après-midi, à plus forte raison au cœur de l'été. Du fameux "nord de la Loire", il nous faudra presque 7 h pour rejoindre le port de Capestang (PK 189 du canal du Midi ; Hérault), mais sans le désagrément des encombrements, pour une croisière d'une semaine sur l'embranchement de Port-la-Nouvelle.

Capestaaannnggg, nous voilà !

Arrivés à la base dans la soirée, nous découvrons notre Haines 34. Celui-ci est de la dernière génération. À bord, surprise : linge de maison, savonnettes et vin local de bienvenue (qui nous attend au frais) sont aux armes de Hapimag. La location de bateaux en France est une branche d'activités de ce groupe suisse, spécialiste de résidences de vacances haut de gamme. Nous profitons de la prise en main pour admirer le ravissant pont de pierre, l'un des plus bas du canal du Midi. Dans le port, de nombreuses embarcations des plus diverses stationnent ou attendent le départ. Il a fait chaud, pourtant l'ombre des platanes a maintenu une température agréable. Quasiment face à nous sur le quai, la terrasse et la carte de "La belle marinière" sont bien tentantes. Nous y dînons, et un nectar local confirme que les viticulteurs du Languedoc-Roussillon ont su donner des lettres de noblesse à leurs vins. Le déplacement vers la rive opposée est prétexte à effectuer un petit tour dans la pénombre, avec vue imprenable sur la collégiale St-Étienne illuminée.

Ici le canal domine le village. Le lendemain, nous descendons en ville, au sens littéral, par le chemin piéton. Pour l'approvisionnement de base, le supermarché est à ¼ d'heure à pied, en passant par le centre de Capestang qui, bien

qu'animé, incite à la flânerie : entre ici la ravissante fontaine du Théron, là, le château, qui fut la résidence secondaire des archevêques de Narbonne, la collégiale du XIVe siècle, dont le clocher est surmonté des couleurs de la République. Nous ne remarquons qu'au retour le tout petit marché installé au sous-sol d'une bâtisse !

En route vers le canal de Jonction !

Nous venons de larguer les amarres, quand la Barque de Poste[1] nous trémate. Un grand « *Salut Robert !* », le constructeur de la réplique, que nous ne connaissons que par les articles de Fluvial. « *On se retrouve à Sallèles.* » Sur le pont et les plats-bords, les aiguilles de pin ont remplacé les écorces de platane. À peine passé le PK 0, nous découvrons notre 1re écluse ovale. Ici, les plaques des maisons éclusières ne portent pas de numéro, mais indiquent la distance entre la précédente et la suivante. Pour actionner les écluses automatisées, il n'y a qu'à suivre les instructions inscrites sur les boîtiers, et presser successivement 2 boutons. Nos 2 jeunes seraient presque déçus de ne pas avoir à tourner de manivelle, mais en profitent pour se charger des manœuvres et du lancer des amarres. Amont et aval, des pontons bien agencés facilitent le débarquement ; nous sassons seuls, et ne croisons désormais que de rares bateaux : quelques-uns de location et *La Capitane*, qui promène des touristes depuis Le Somail. Nous nous rapprochons de Sallèles-d'Aude (Aude) au ralenti, pour admirer chaque ouvrage d'art et un paysage devenu bien différent ; avec une superbe

Itinéraire de la croisière sur l'embranchement de Port-la-Nouvelle (d'après Fluviacap).

La collégiale St-Étienne (Capestang).

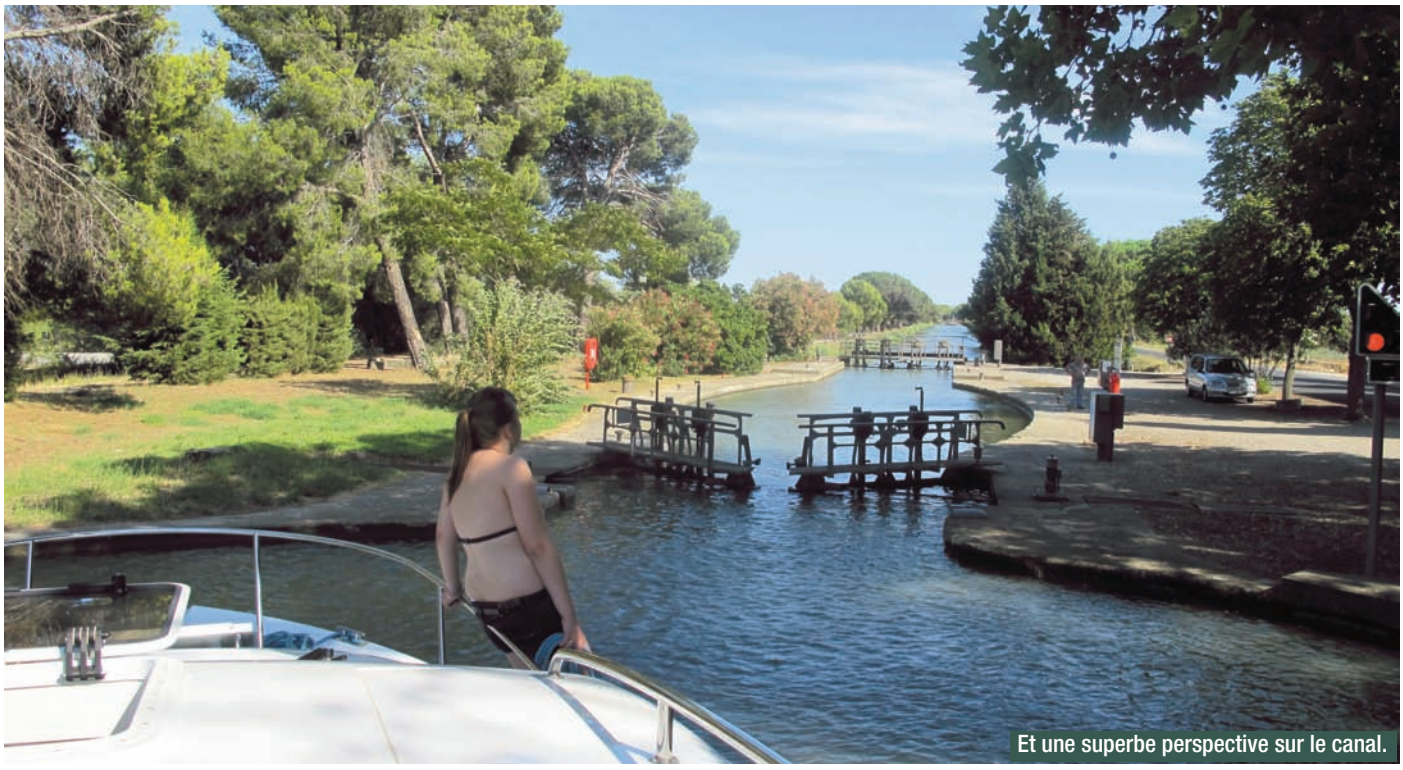
REPRODUCTION ET DIFFUSION INTERDITES SANS AUTORISATION PRÉALABLE

perspective sur le canal, les rangées de pins parasols qui le longent, les lauriers en fleurs et les cyprès qui marquent les écluses.

Sallèles, village de charme et festif

Au moment de pénétrer dans le port (au PK 3), nous remarquons de jeunes garçons perchés sur une passerelle métallique. Leur jeu est de sauter dans le canal, mais, nous rassurent-ils, « *On attend que le bateau soit passé* ». Nous accostons en douceur *Carmen*, un magnifique Luxemotor,

La Capitane, bateau à passagers.


Et une superbe perspective sur le canal.

La Chapelle St-Roch (Sallèles-d'Aude).

« *de 25,20 m construit en 1925 à Rotterdam* », précise David, son propriétaire anglais. Tandis que nous "faisons de l'eau" bord à bord, il nous invite à le rejoindre sur le pont. Les jeunes insistent pour se rafraîchir à leur façon et piquer une tête dans le canal, argumentant que la douchette extérieure à l'arrière du bateau, « *y a certainement été installée pour permettre de se laver aussitôt sorti de l'eau* ». L'accord est assorti d'une consigne : « *ne pas en absorber une seule goutte !* » Ils batifolent autour de la coque, il n'y a pas de passage après 19 h. Plus tard, nous lirons sur le panneau en amont de l'écluse « *Pêche et baignade interdites* » et Voies navigables de France nous rappellera qu'il est « *formellement interdit et*

extrêmement dangereux de se baigner dans les canaux, (et que) les contrevenants risquent une amende de… 12 000 € »[2].
David et ses voisins de l'eau nous racontent qu'ils s'installent ici régulièrement, entre 2 navigations aux alentours, pour la qualité de vie : les charmes du village, ses petits commerces à proximité, son patrimoine et l'ambiance qui règne dans le tranquille petit port ombragé. Au point de s'y sentir chez eux et de ne pas manquer les évènements qui rythment la vie du village. Par le plus grand des hasards, nous sommes arrivés à la veille du festival "Eau, terre et vin", et même les unités battant pavillon britannique ou néerlandais arborent, tout comme la Barque de Poste, la flamme de la croix occitane.
Il est à peine 6 h dimanche lorsque nous sommes réveillés par de vigoureux « *Bonjour !* » et le son de la chute des barres des stands sur le quai. Nous mesurons dès potron-minet l'importance de la manifestation. En 2011, elle a attiré dans la commune de 2 500 âmes plus de 15 000 personnes ; elles seront estimées à au moins 20 000 pour cette 8e édition. Nous déplaçons *Tonda*, car nous sommes amarrés à l'emplacement « *réservé aux bateaux à passagers* ». Nous rejoignons la rive gauche face à la bâtisse du "Domaine des 7 écluses". Nous rencontrons sur son stand le « *vigneron indépendant* », précise son tablier ; la dégustation confirme que le statut a ses vertus. Les autres étals nous réconcilient avec les marchés artisanaux estivaux, car le chaland n'a pas le sentiment d'être attendu comme un pigeon par les producteurs locaux : fromagers, charcutiers ou fabricants de jolis jouets en bois… Au fil des stands les plus divers, nous rencontrons les représentants de l'association "Un film sur Riquet"[3], qui réunissent des signatures pour une requête destinée à faire aboutir le projet d'un long métrage. Nos déambulations nous conduisent de l'un à l'autre des 2 ouvrages qui délimitent le port, à admirer les détails de la passerelle Gustave Eiffel et le pont de pierre qui

La Barque de Poste et la flamme de la croix occitane.

TÉLÉCHARGEMENT PAR LARTE

Le spectacle des joutes nautiques.

Le radoub et le bateau-logement en carène.

Marie Thérèse.

Miguel Caldentey.

surplombe l'écluse. Il est si étroit que le camion qui convoie 2 barques d'écoles de joutes sétoises doit renoncer à le traverser. Il rebrousse chemin vers le bassin amont où elles sont grutées. Nous constatons à quel point les fameuses joutes nautiques sont prisées dans la région. Elles rassemblent jusque dans la soirée un public enthousiaste, que les prestations de 2 groupes musicaux enflamment ensuite jusqu'à 2 h du matin, concluant notre belle immersion en culture occitane. Prochain évènement mi-août : le 20e marché des potiers, car Sallèles est réputée pour son site archéologique d'un atelier romain de potiers.

Reprise de la navigation le lundi matin. Autrefois double, l'écluse est d'une profondeur exceptionnelle : 5,40 m, suite à la réunion des 2 sas. Nous partageons le mode d'emploi avec l'équipage d'une Pénichette : nul besoin de grimper l'échelle vertigineuse pour actionner les portes, car l'accès au boîtier est facile ici aussi ; ne reste plus qu'à laisser glisser les amarres le long des tubes logés dans les bajoyers.

Le Gailhousty

Du bief rectiligne, nous apercevons de loin les escaliers monumentaux, le pont et l'imposant bâtiment qui surplombe la double écluse du Gailhousty (au PK 5). Nous visitons l'ensemble d'architecture Vauban, et découvrons le fameux radoub : une cale sèche aménagée au bord du bassin de l'écluse aval. Un bateau-logement de caractère y est en carène.

La navigation est si facile que les guides sont restés dans l'habitacle ; négligence fortement déconseillée pour ce passage du canal de Jonction à celui de la Robine qui emprunte l'Aude sur environ 600 m. Heureusement, dès la sortie du Gailhousty, un panneau ranime notre vigilance. En sortie, des balises interdisent la remontée de l'Aude ; il faut toutefois s'en approcher en passant sous un câble suspendu, puis virer de suite vers l'écluse de Moussoulens. La manœuvre permet d'éviter un important banc de vase et la proximité du déversoir d'où le fleuve chute en débit impressionnant. Nous traversons Narbonne que nous avons prévu d'explorer au retour ; mais la cité historique nous impressionne

AUTORION INVAL

Port-la-Nouvelle, la zone réservée aux maritimes.

déjà vue du canal. Une fois la 1re écluse actionnée à l'aide d'une perche protégée par un tuyau d'arrosage, nous passons sous une succession de ponts métalliques ou de pierre, dont celui surprenant "des Marchands", entièrement occupé par de petits bâtiments ; puis nous découvrons le port aval très fréquenté.

Étape patrimoine flottant improvisée

Des amies viennent d'Agde pour dîner, et nous recherchons l'amarrage idéal. En amont de l'écluse de Mandirac, nous le repérons vers le PK 18, sous un bouquet de trembles. Une fois les piquets bien plantés, nous observons les 2 étonnantes embarcations à quelques mètres de nous. Du pont de *Tonda*, la vue imprenable sur l'une à flot, l'autre sur des bers nous inspire moult questions sur leur provenance. Nous avons les réponses le lendemain matin. *Marie Thérèse* est connue des amateurs de bateaux anciens pour avoir participé à des manifestations nautiques et été ouverte au public. Construite en 1855 à Toulouse, elle est le dernier exemplaire encore navigant de bateau type "barque de patron du canal du Midi". Sa visite n'est plus assurée, car la douzaine de salariés du chantier de l'Association du conservatoire maritime et fluvial des pays narbonnais, qui l'a sauvée des eaux, se consacre entièrement à la restauration à l'identique de *Miguel Caldentey*. Sensations garanties sous la coque majestueuse de la goélette majorquine (ou paillebot) ! Le bateau de charge, construit de 1913 à 1916 à Palma de Majorque (Baléares), a transporté des marchandises entre les ports méditerranéens d'Espagne et de France jusqu'en 1972. Il a été classé Monument historique en 1988, avant de sombrer dans le port du Canet-en-Roussillon lors de la tempête de 1999. On imagine le gabarit du convoi exceptionnel qui l'a acheminé ici par la route en 2007, 3 jours durant... Il sera possible d'admirer l'avancée des travaux jusqu'à leur achèvement en 2014 sur ce chantier discret, mais le 2e du genre après celui de *L'Hermione*(4).

Port-la-Nouvelle et la réserve naturelle de l'île Ste-Lucie

Les arbres se raréfient, puis laissent place aux roseaux. La vue est inédite, à bâbord comme à tribord, sur l'immensité des étangs de Bages, de Sigean, de l'Ayrolle, et d'anciens salins. La brume de chaleur s'intensifie à l'approche de la Méditerranée, et nous ne distinguons même pas le lido (vaste cordon de sable) qui les en sépare. Parfois en rive gauche, un sentier part du chemin de halage ; draps de bain sous le bras, les jeunes débarquent, et reviennent ravis. Ils ont accédé en quelques minutes à une vraie plage, ont découvert au passage d'anciens ouvrages, et se sont baignés. « *Comme à la mer, sauf que l'eau est plus chaude.* » Rive droite, la bande de terre s'élargit par endroits ; nous apercevons quelques vachettes, et croisons même un train de marchandises qui nous rappelle que Port-la-Nouvelle est avant tout un port de commerce. Au retour, ce sera un beaucoup plus improbable T.G.V. !
Amarrage en fin d'après-midi au PK 31

Notre bateau.

au-delà duquel les unités fluviales sont interdites d'accès. Pas besoin d'aller jusqu'à la zone des cargos pour comprendre ; dès le port de pêche, le gabarit des chalutiers est dissuasif. Promenade sur le quai, où 2 artisans proposent des produits bien alléchants : Gilles, boucher-traiteur, et un poissonnier dont les crustacés et mollusques semblent tout droit sortis de la mer. Les moules apporteront au risotto une touche bien sympathique et le dîner frisera la gastronomie… un peu plus tard. Quand nous retrouvons l'ombre, à l'écluse de Ste-Lucie (PK 29). De curieux petits oiseaux piquent dans l'eau pour en ressortir aussitôt à la vitesse du martin-pêcheur, mais ils sont blancs… Au centre de documentation logé dans la maison éclusière, nous apprenons que ce sont des sternes naines, une espèce en risque d'extinction (il n'en reste que 2 couples dans la région), et donc protégée. Les centaines d'hectares préservés de lagune, marais, vasières et dunes environnants constituent un vaste sanctuaire ornithologique aussi pour la trentaine d'autres espèces aquatiques, migratrices ou pas, qui y nichent en colonies. Le site a été classé en 2009 Réserve naturelle régionale. Cette dernière comprend l'île Ste-Lucie et sa flore sauvage, que nous partons découvrir. De nos jours l'île est désertée, si l'on excepte les quelques visiteurs à pied ou à vélo ; car l'accès par le pont rétractable est réservé aux engins forestiers. Les sentiers balisés traversent une végétation composée d'immenses pins tordus, d'une grande diversité d'arbustes et de la garrigue. Quelques vestiges et de petits panneaux signalétiques rappellent l'importance des activités humaines passées, du temps de la colonisation romaine jusqu'au Moyen Âge. À savoir de vastes vignobles, des domaines agricoles, une car-

EXTRAIT DU MENSUEL PAR LARRE

La lagune de Narbonne et les contreforts des Corbières.

Narbonne : le palais des Archevêques.

rière... La température est montée aussi vite que le soleil, les senteurs de résine et de thym. Nous renonçons à grimper la pente pourtant douce jusqu'au point culminant de la falaise (60 m). Prévoir le parcours complet d'environ 2 h, à la fraîche !

De retour vers Narbonne

En quelques kilomètres, le contraste des paysages est saisissant. Quitté le camaïeu gris-blanc scintillant des salins légèrement teinté par les flamants roses, nous découvrons la lagune narbonnaise sous une toute autre perspective, avec en toile de fond les contreforts des Corbières et le massif de la Clape. Puis, dans la plaine qui les sépare, c'est le vert profond des vignobles qui s'étend à perte de vue, parfois interrompu par celui, vif, des rizières, ou le jaune des champs de tournesols. Au loin, se profile, massive, la cathédrale St-Just-et-St-Pasteur, typique du style gothique méridional, comme un phare d'à-terre.

Du port amont, je me dirige *a priori* vers la cathédrale, le nez en l'air au hasard des façades, des balcons et leurs ornements. Mes pas me mènent en fait au palais des Archevêques, qui reflète la vie étonnante de la cité d'hier et d'aujourd'hui. Le bas-relief sculpté sur le tympan du portail d'entrée représente 3 galères à gréement latin chargées de tonneaux. Les bateaux et la vigne, voilà bien Narbonne la Romaine. Les colons en firent leur 1er port maritime d'Occident après Rome, en aménageant un canal à travers l'étang de Sigean, pour la relier à la Méditerranée. Ils avaient su tirer parti des atouts de l'immense plaine ensoleillée et fertilisée par les alluvions de l'Aude. Le commerce florissant du vin ainsi favorisé, la ville connut l'opulence des siècles durant, grâce, par la suite, à la puissance et la richesse de l'archevêché au Moyen Âge.

Tutoyant les glorieux témoignages du passé sur la façade de l'édifice, une longue banderole verticale décline la vie culturelle intense de la Narbonne d'aujourd'hui, et le riche programme des "Tempos d'été", dont le festival Charles Trenet. Les tours dominent une vaste place entourée de cafés en terrasses et de bâtiments anciens qui abritent des enseignes bien contemporaines. En partent des ruelles animées par toutes sortes de petits commerces. Ce n'est pas qu'une question de climat, il règne une ambiance chaleureuse dans le centre de la cité, qui n'est pas figé dans son patrimoine bâti. En témoigne, entre autres, cette décision de la ville d'aménager 40 appartements sociaux au sein du cloître St-Sébastien. Guidée par le charme des ruelles, des voûtes, des passages pavés, ou des renseignements... pas toujours clairs (on me demande même « *Mais quel canal ?* »), je finis par retrouver la passerelle "Entre deux villes". À la sortie du port, chapeau et cravate en bataille, le "Fou chantant" lance son message d'un pan entier d'une maison : « *Fidèle ! je suis resté fidèle... à Narbonne mon amie.* »

Dommage, il faut rentrer

Dernière halte mercredi soir, en aval de l'écluse de Moussoulens. Jeudi, à l'écluse d'Empare, l'accès au musée Amphoralis, situé sur le fameux site romain de potiers, est tout proche. À regret, nous n'allons pas le visiter, car nous sommes attendus à Capestang pour dîner en début de soirée. Sur le long bief du canal

Palais des Archevêques, à Narbonne : le bas-relief qui représente les galères à gréement latin.

Narbonne : le Fou chantant nous salue.

du Midi, nous retrouvons la circulation et les platanes, dont certains ont récemment été replantés.

De retour à Capestang, nous constatons que la rénovation des bornes électriques est en voie d'achèvement ; et réalisons alors que nous n'avons jamais éprouvé le besoin de nous brancher à terre. L'autonomie à bord a parfaitement assuré nos besoins, les esprits bien éloignés de l'Internet et des portables ; et l'essentiel de notre temps s'est déroulé sur le pont, du petit-déjeuner au dîner. Un luxe en cet été maussade sur la majeure partie de la France. ■

(1) voir Fluvial n° 218 (déc. 2011 - janv. 2012).

(2) le 26 juillet, suite à la noyade, la veille, d'un adolescent de 14 ans dans le canal de la Sensée ; voir revue de presse Fluvial du 26/07/2012 sur www.fluvialnet.com

(3) voir Fluvial n° 227 (novembre 2012).

(4) voir Fluvial n° 226 (octobre 2012).

Notre loueur

Hapimag France
Quai Elie Amouroux
34310 Capestang
Tél. 04 94 26 72 72
www.hapimag.com

Autres loueurs sur le parcours

- France fluviale
Quai Elie Amouroux
34310 Capestang
Tél. 03 86 81 54 55
www.francefluviale.com

- Le Boat Midi
7 quai d'Alsace
11100 Narbonne
Tél. 04 68 65 14 55
www.leboat.fr

Notre bateau

Haines 34

- dimensions : 10,55 m x 3,76 m ; tirant d'air 2,71 m ; tirant d'eau 0,97 m
- 2 cabines avec cabinets de toilette ; couchage 4 + 2 ; eau potable 400 l ; carburant 360 l ; motorisation Nanni Diesel 50 CV ; postes de pilotage intérieur et extérieur ; indicateur de barre

Notre trajet

Capestang - Sallèles-d'Aude - Narbonne - Île Ste-Lucie - Port-la-Nouvelle (aller-retour)

Notre guide

Fluviacarte n° 4
Canal du Midi - Camargue
(réf. 1004)
Disponible à la Librairie Fluvial
(www.librairiefluvial.com)

AUTORISATION FLUVIAL

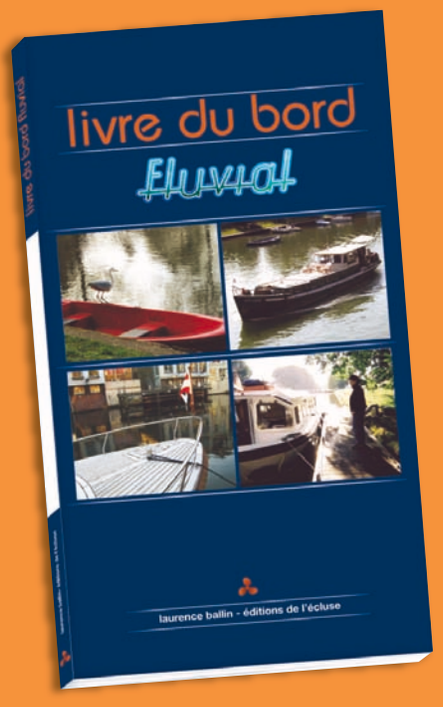
Vous préparez votre prochaine croisière ?
Juste besoin de quelques cartes ?

CARTES À LA CARTE

Le nouveau service FLUVIACARTE est fait pour vous !
Sélectionnez et achetez les pages de cartographie de votre croisière

1 - Choisissez et calculez gratuitement votre itinéraire
2 - Téléchargez les pages extraites des guides "Fluviacarte"
3 - Imprimez votre itinéraire et la cartographie détaillée de votre parcours

Connectez-vous sur : www.fluvialnet.com/fluviacap



L'unique livre de bord pour la navigation fluviale

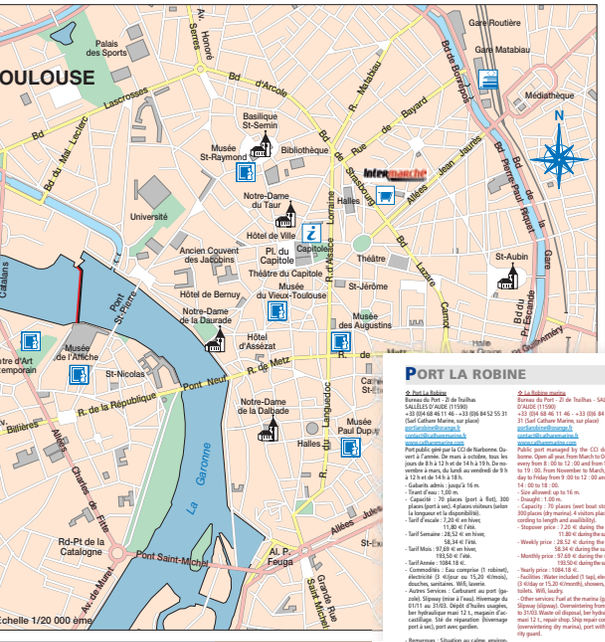
Un cadre de saisie et des tableaux de contrôle parfaitement adaptés à la croisière en eau douce facilitent la rédaction du journal, la prise de notes et le recueil des photos.

16,50 €

RÉF. 2100

Bon de commande page 47 ou sur www.librairiefluvial.com

Pour chaque croisière un carto-guide Fluviacarte



PORT LA ROBINE

Informations pratiques utiles
(services et tarifs des ports et des haltes, chantiers navals, stations à carburant, commerces…)

et touristiques
(sites, patrimoine et bonnes adresses…)

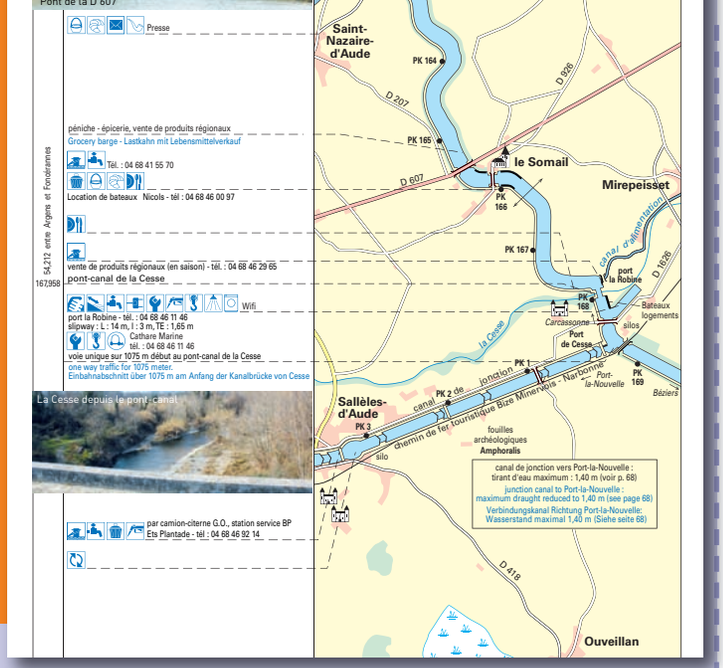
Montpellier

Fluviacarte n° 4 - Canal du Midi :

Le canal du Midi (de Toulouse à l'étang de Thau), le canal de la Robine, l'étang de Thau, le canal du Rhône à Sète, le Lez (de Palavas-les-Flots à Lattes), le canal maritime du Grau du Roi, le Vidourle, l'embranchement de Beaucaire, le Petit Rhône et le canal d'Arles à Fos.

Réf. 1004
19,50 €

Echelles : 1/25 000e , 1/50 000e et 1/55 000e
Textes en français, anglais et allemand
120 pages



Précision et clarté de la cartographie

Dans la marge, les coordonnées des services (le long et sur la voie d'eau), les recommandations de navigation

ITINÉRAIRE ET PRINCIPALES ÉTAPES

LE CANAL DU MIDI
de TOULOUSE à l'étang de THAU
240 km, 63 écluses

Dimension maximum des bateaux : 28 m x 5,05 m
(écluse de St-Martin, PK 130, 30 m x 5,45 m)

Tirant d'eau : 1,40 m
Tirant d'air : 3,30 m
(pont Marengo PK 105 : 3,30 m dans l'axe
2,36 m sur les côtés)

Vitesse limitée à 8 km/h
(6 km/h pour les bateaux supérieurs à 20 t)

Canal de Garonne

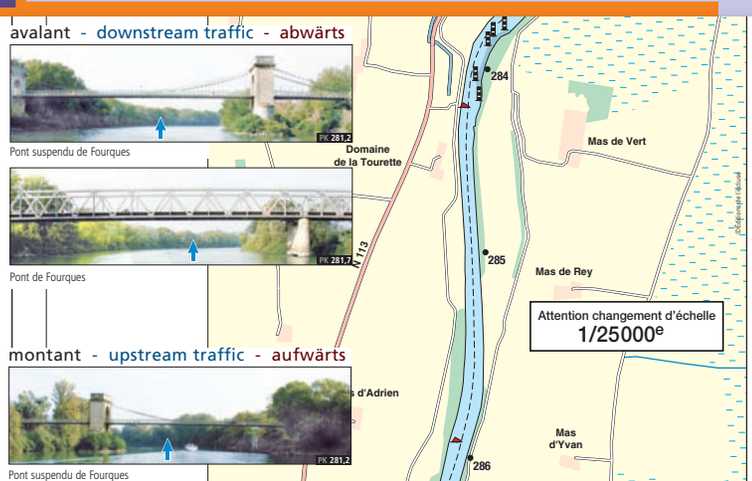
			subdivision de la Haute-Garonne	subdivision de la Haute-Garonne
1,0 km	PK 1,1	Ecluse de Bélamais	2,62 m	simple - automatisée télécondulte (feu), Poste Central de Commande
1,0 km	PK 2,0	Ecluse des Minimes	4,43 m	simple - automatisée télécondulte (feu), Eclusier au PCC
1,6 km	PK 3,6	Ecluse de Bayard	6,20 m	simple - automatisée télécondulte (feu pour les montants - perche pour les avalants), Eclusier au PCC
	PK 5,5	Port Saint Sauveur		TOULOUSE
				Pont-canal (autoroute A620)
	PK 11,5 PK 12,6	Port d'escale Technique Port Sud		RAMONVILLE-SAINT-AGNE
12,1 km	PK 15,7	Ecluse de Castanet	4,98 m	simple - automatisée - Borne
1,7 km	PK 17,4	Ecluse de Vic	2,37 m	simple - automatisée - Borne
				Ruisseau de Maury
				Ruisseau des Auzières
7,5 km	PK 24,9	Ecluse de Montgiscard	3,82 m	simple - automatisée - Borne
				Ruisseau de Nuère Bagne
3,2 km	PK 28,1	Ecluse d'Ayguesvives	4,44 m	simple - automatisée - Borne
				Ruisseau de l'Hubac
1,5 km	PK 29,6	Ecluse du Sanglier	3,77 m	double - Mécanisée
				Ruisseau des Mas
3,7 km	PK 33,3	Ecluse de Négra	3,96 m	simple - automatisée - Borne
				La Thèbesque
4,2 km	PK 37,5	Ecluse de Laval	5,48 m	double - Mécanisée
				La Gardiol
4,4 km	PK 41,9	Ecluse de Gardouch	2,10 m	simple - automatisée - Borne
PK 39		Halte de Gardouch		
				Thèrs (Aqueduc des Vodèles)
4,1 km	PK 43,0	Ecluse de Renneville	2,40 m	simple - automatisée - Borne
2,8 km	PK 45,9	Ecluse d'Encassan	4,90 m	double - Mécanisée
1,6 km	PK 47,5	Ecluse d'Emborel	3,10 m	simple - automatisée - Borne
			subdivision de Languedoc-Ouest	subdivision de Languedoc-Ouest
PK 50 PK 50		Port Lauragais Chantier Newcanal		
4,2 km	PK 51,6	Ecluse Océan	2,60 m	simple - Mécanisée
5,0 km	PK 56,6	Ecluse Méditerranée	2,58 m	simple - Mécanisée

Itinéraires

Récapitulatif des itinéraires et des étapes pour programmer en un clin d'œil vos journées de navigation

Ponts

dans la marge pour faciliter et anticiper la navigation



Bon de commande

À renvoyer à Fluvial – 2 rue des Consuls
CS 30031– 34973 Lattes cedex – Tél. 04 67 50 42 69

Qté	Réf.	Titre	Prix TTC
	1001	La Seine aval	24,00 €
	1002	Seine amont	19,50 €
	1003	La Marne	19,50 €
	1004	Canal du Midi - Camargue	19,50 €
	1008	Champagne-Ardenne	22,00 €
	1009	La Meuse et son canal	19,50 €
	1010	La Saône	19,50 €
	1013	Pays de la Loire	19,50 €
	1014	Nord - Pas-de-Calais	19,50 €
	1016	Le Rhône	19,50 €
	1017	Canaux de la Marne au Rhin	19,50 €
	1019	Bourgogne Est	22,00 €
	1024	Picardie	22,00 €
	1025	La Charente	19,50 €
	1027	Le Lot amont	18,00 €
	1029	La Sèvre niortaise	18,00 €
	1031	Canal de Bourgogne - carte	9,90 €
	1033	Paris - carte	9,90 €
	1021	France - carte	9,90 €
	1023	Belgique - carte	9,90 €
	2000	Habiter une péniche	24,00 €
	2100	Livre du bord Fluvial	16,50 €
	2012	Guide du plaisancier 2012	11,00 €

Frais de port et d'emballage :
(France métropolitaine)
jusqu'à 11 € de commande .....4,00 €
de 11,01 € à 22 € .....6,00 €
de 22,01 € à 60 € .....8,00 €
au-delà de 60 €.....franco
DOM-TOM et étranger, nous consulter

TOTAL	
FRAIS D'EXPÉDITION	
TOTAL LIBRAIRIE	

Nom : .....
Prénom. .....
Adresse : .....
.....
Code postal : ..... **Ville :** .....
Tél. : .....
E-mail : .....

Je joins mon règlement à l'ordre de Fluvial par :

☐ Chèque à l'ordre de Fluvial
☐ Carte bancaire

☐ ☐ Signature

Nom du porteur : .....
Date : ..... **Montant** ..... **€**
N° de carte du titulaire **Expire le :** Cryptogramme (3 derniers chiffres au dos de votre carte)

|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

L'ensemble des titres que nous proposons peut être consulté sur notre site www.librairiefluvial.com

Le delta du Pô

En Italie, Ferrare et le delta du Pô sont classés au patrimoine mondial de l'U.N.E.S.C.O. Cela valait bien une visite. Mi-avril, alors que les jours commencent à rallonger et que le soleil montre un peu ses rayons, nous avons décidé de tenter le voyage.

TEXTE ET PHOTOS
JEAN-FRANÇOIS MACAIGNE

Une croisière en Italie ! Nous avions prévu le grand tour : depuis Chioggia, descendre jusqu'au Pô, se laisser porter jusqu'à la mer, utiliser les qualités marines de la Pénichette 1020 FB de Locaboat en franchissant un tout petit bout d'Adriatique, puis remonter jusqu'à Ferrare par l'Idrovia Ferrarese, pour ensuite redescendre le Pô jusqu'à l'endroit où nous l'avions pris. Plus de 200 km. Une boucle somptueuse, faite d'aventure, de nature et d'Histoire. Mais tout ne se passe pas toujours comme on l'a prévu...

Une ville de cinéma italien…

Chioggia est gaie, colorée, plutôt animée, et on a vite l'impression d'être entré à l'intérieur du décor. On crie, on s'apostrophe, on se hèle, les enfants frôlent de leurs vélos les passants qui regardent les vitrines du Corso del Popolo, l'artère principale. L'activité dominante est la pêche, et tout ce qui tourne autour. Chioggia est là depuis que Venise est là, c'est-à-dire depuis toujours, ou presque. Et les pêcheurs de palourdes sont évidemment meilleurs qu'en face.

D'ailleurs, les lions de pierre du pont Vigo ne lorgnent plus que du coin de l'œil la grande ville, là-bas, avec ses touristes. Ici seule est la vraie vie.
On baguenaude dans Chioggia, sur le Corso del Popolo, vers la cathédrale Santa Maria Assunta et ses trésors, du côté du vieux pont Vigo. On suit le Canale Vena et ses arcades, et l'esprit plane. On s'y délecte de petits palais qui ne dépareraient pas d'autres lieux plus illustres, de petits ponts de brique rose, de bateaux traditionnels rouge et bleu, du sublime reflet du campanile de San Giacomo au coucher du soleil et des odeurs fortes de la Pescheria[1]. Le tour finit par l'église San Domenico, tout au bout du Canale Vena. Si vous êtes à l'heure, vous assisterez, discrets, aux serments éternels des amoureux qui viennent tous les soirs profiter du banc unique du parvis. Encore un que Brassens aurait adoré...

Descente vers le fleuve

Chioggia s'éloigne sous un ciel de mouettes, ritournelle grise derrière les gros chalutiers. *Portosecco* longe le port et les mâts des voiliers, petite forêt dansante le long des quais face à la lagune. Nous laissons à droite le souvenir rouillé d'un vieux cargo échoué, et piquons droit sur le Canale Lombardo et la grosse écluse de Brondolo, qui ouvre sa guillotine sur le Canale di Valle. Il est rectiligne et assez monotone, bordé de roseaux et ponctué de maisons aux couleurs d'un glacier italien : pistache, fraise, mandarine... Grâce à 2 écluses, nous franchissons l'Adige. Le Canale Po-Brondolo, d'une quinzaine de kilomètres, nous dépose ensuite au pied d'une formidable écluse de 225 m de long sur 25 de large, la Biconca di Volta Grimana, véritable porte sur le Po di Venezia, la

Itinéraire de la croisière dans le delta du Pô.

Le port et les bateaux de pêche (Chioggia).

Barque traditionnelle (Chioggia).

Pont Sabbioni (Chioggia).

Écluse Cavanella d'Adige Destra.

Un ponton sur le Po di Maistra, à pied d'œuvre.

branche principale du fleuve. Cela fait un peu plus de 3 h que nous naviguons, et nous n'avons croisé personne. Il faut dire que la météo ambiante n'incite pas au bain de soleil.

Sa majesté le Pô

Les portes s'ouvrent, et le Pô paraît immense. Dès que nous y naviguons, nous sentons le courant sous la coque. Autour du bateau flottent quantité de troncs et de grosses branches. Tout en slalomant pour les éviter, nous cherchons l'entrée de la marina de Porto Viro, où nous voulons dormir ce soir et faire quelques courses supplémentaires. Nous arrivons bientôt à un pont interminable qui barre le fleuve, et réalisons que nous avons dû louper l'entrée. Demi-tour. Finalement, nous dénichons 2 poteaux de bois sur lesquels sont clouées des pancartes « *Ingresso al centro turistico nautico*[2] ». Ils ne sont pas si loin que ça de l'écluse, et on peut facilement les localiser en prenant comme repère un énorme château d'eau blanc sur l'autre rive.

La marina Polyform est très grande (200 bateaux) et ouverte toute l'année, mais on ne peut pas dire, qu'en ce mois d'avril, il y ait foule. Les occupants, pour la plupart, sont des pêcheurs venus des pays de l'Est taquiner le silure, la carpe et la perche. Ils logent dans de petits house-boats spécialement équipés. Nous allons faire un tour au Billa, le supermarché local, mais Porto Viro ne provoque pas les passions touristiques… C'est pourtant ici que vous pourrez vous renseigner sur les visites du parc du delta du Pô[3] si vous désirez entrer plus profondément dans l'étude des volatiles du delta ou dans celle de l'histoire écologique de cette merveille naturelle.

Incursion chez les flamants roses

Le lendemain, sous la pluie, nous reprenons notre descente là où nous l'avons quittée. Nous atteignons le Po di Maistra, l'un des bras du fleuve qui remonte vers une partie des marais du delta, après une grosse heure de navigation. Face au village de Porto Tolle, sur la rive droite, nous obliquons à bâbord, et passons sous le ponte Ca' Pisani de Ca' Venier. À vitesse réduite, car il est suffisamment bas pour qu'on rentre machinalement la tête dans les épaules. Nous pénétrons une jungle verte et touffue, avec des arbres morts dans l'eau et des dangers qu'on devine. Étrange, cette cabane sur pilotis, surgie du fouillis ambiant. Nous continuons le film une heure, avec sur notre gauche les fameux marais, mais aucun endroit pour aborder en sécurité. Puis… le voici : un tout petit ponton, similaire à beaucoup d'autres que nous croiserons sur notre chemin. On y tient confortablement à un bateau, deux en faisant de vraies concessions et en s'amarrant de chaque côté, mais pas plus. La berge est constituée d'un talus d'herbe verte égayé de jolies fleurs bleues. Le tout parfaitement détrempé. Autour de moi, des étendues sablonneuses, avec au loin quelques flamants qui avancent précautionneusement en levant les pattes bien haut. Des étangs à perte de vue, bordés de roseaux et de bocages. Sur la route en contrebas du talus, une Alfa Romeo passe, lien fugace avec la civilisation.

Le paradis des oiseaux

Retour sur le Pô. Quelques pêcheurs solitaires plus tard, nous découvrons le Po delle Tolle. Le soleil commence à nettoyer les nuages. Cela tombe à pic, car le paysage est aussi en train de changer de façon radicale : après le pont de Scardovari, voici maintenant une zone de terres plates bordées de roseaux, qui ressemblent à s'y méprendre aux Norfolk Broads[4], en Angleterre. Les oiseaux se font également plus nombreux : colverts, échassiers, cormorans et hérons pourprés. Ici vivent de nombreuses espèces, comme l'échasse blanche, l'avocette, la bécasse de mer, et, bien entendu, les grèbes, poules d'eau, canards et fuligules que nous connaissons bien.

Nous ralentissons pour observer le spectacle d'un pêcheur relevant son carrelet, sans oser nous immobiliser tout à

Un pêcheur relevant son carrelet dans le Po delle Tolle.

TÉLÉCHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA REVUE FLUVIAL

Les house-boats de Porto Barricata.

Phare de Bacucco.

fait. L'homme en ciré jaune travaille doucement, sans jamais s'arrêter. Autour, les roseaux se balancent doucement dans le vent, quelques oiseaux s'envolent dans de grands bruits d'aile. Sur le pont, les conversations se sont tues, et *Portosecco* trace son sillage comme dans un rêve bleuté. Nous approchons de la fin du Po delle Tolle. Voici Porto Barricata, son pont tournant et ses curieuses maisons sur barges. À part ces dernières, il y a la marina, et c'est tout. Mais c'est néanmoins l'endroit idéal pour se préparer à traverser jusqu'à Porto Garibaldi. Inutile de préciser que nous avons étudié la météo dans ses moindres détails, ainsi que les caps que nous devions prendre.

Marins !

Une mer plate, des nuages supposés s'évaporer en cours de matinée, une bonne paire de jumelles, et nous voilà partis pour les 30 km de notre aventure marine. Nous longeons la côte jusqu'au phare de Bacucco, à une heure de navigation, puis repérons grâce aux jumelles les cités balnéaires de l'autre côté de l'immense baie, et nous nous lançons dans la traversée. À tribord, les plages se succèdent, désertes, et nous n'aurons véritablement qu'une grosse demi-heure de solitude, après quoi nous longerons de nouveau la côte, pas trop loin d'ailleurs pour éviter l'immense forêt de bouées signalant les élevages de moules. Un conseil : n'entrez pas dedans, vous pourriez passer la journée à essayer d'en sortir…

Nous arrivons à Porto Garibaldi. L'arrivée est facilitée par la présence d'une tour à antennes que l'on voit de loin, et qui permet d'avoir un cap constant. Nous remontons le môle à vitesse réduite comme il se doit, sous le regard étonné des pêcheurs. Manifestement, il ne doit pas y avoir beaucoup de bateaux fluviaux qui arrivent par ce côté du port…

Après un déjeuner au soleil, nous continuons vers Comacchio, terme de notre voyage du jour. Nous longeons la lagune et ses trabucchi, des cabanes sur pilotis spécialisées dans la pêche à l'anguille à l'aide de grands filets, que les pêcheurs manœuvrent avec un système de cordages compliqué. Le principe consiste à plonger le filet, stopper le passage des animaux dans les filets, puis replier ceux-ci rapidement et remonter le tout. Ici, c'est une institution, un art, une tradition depuis des siècles.

La perle du delta

Nous amarrons dans la darse[5] de Comacchio, idéalement située à quelques minutes à pied du centre-ville. Nous avons rendez-vous avec Patricia, qui va nous guider à travers les trésors de la ville. Elle nous conduit d'abord dans un espace aménagé dans la lagune tout à côté, pour nous expliquer la création des marais. Le paysage d'aujourd'hui, classé à l'inventaire mondial de l'U.N.E.S.C.O., a été créé par les alluvions du Pô entre le tertiaire et le quaternaire. Le rivage a cependant continué de reculer : il touchait pratiquement Comacchio à la période romaine. En 1872 fut réalisée l'installation de pompage de Marozzo, à moins de 10 km de Comacchio, suivie d'autres jusqu'en 1930, et l'assèchement progressif des marais commença, pour consacrer plus de terres à l'agriculture. On découvrit alors en fouillant une barque romaine du siècle d'Auguste, la *Fortuna Maris*, conservée avec tout son chargement au musée du Navire romain, au cœur de la ville. Dans les marais vivent principalement les anguilles, qui sont ici un patrimoine régional traditionnel. Il faut pénétrer à la Manifattura dei Marinati pour en

AUTORISATION

Les trabucchi.

La lagune et les flamants roses (Comacchio).

Pont Trepponti (Comacchio).

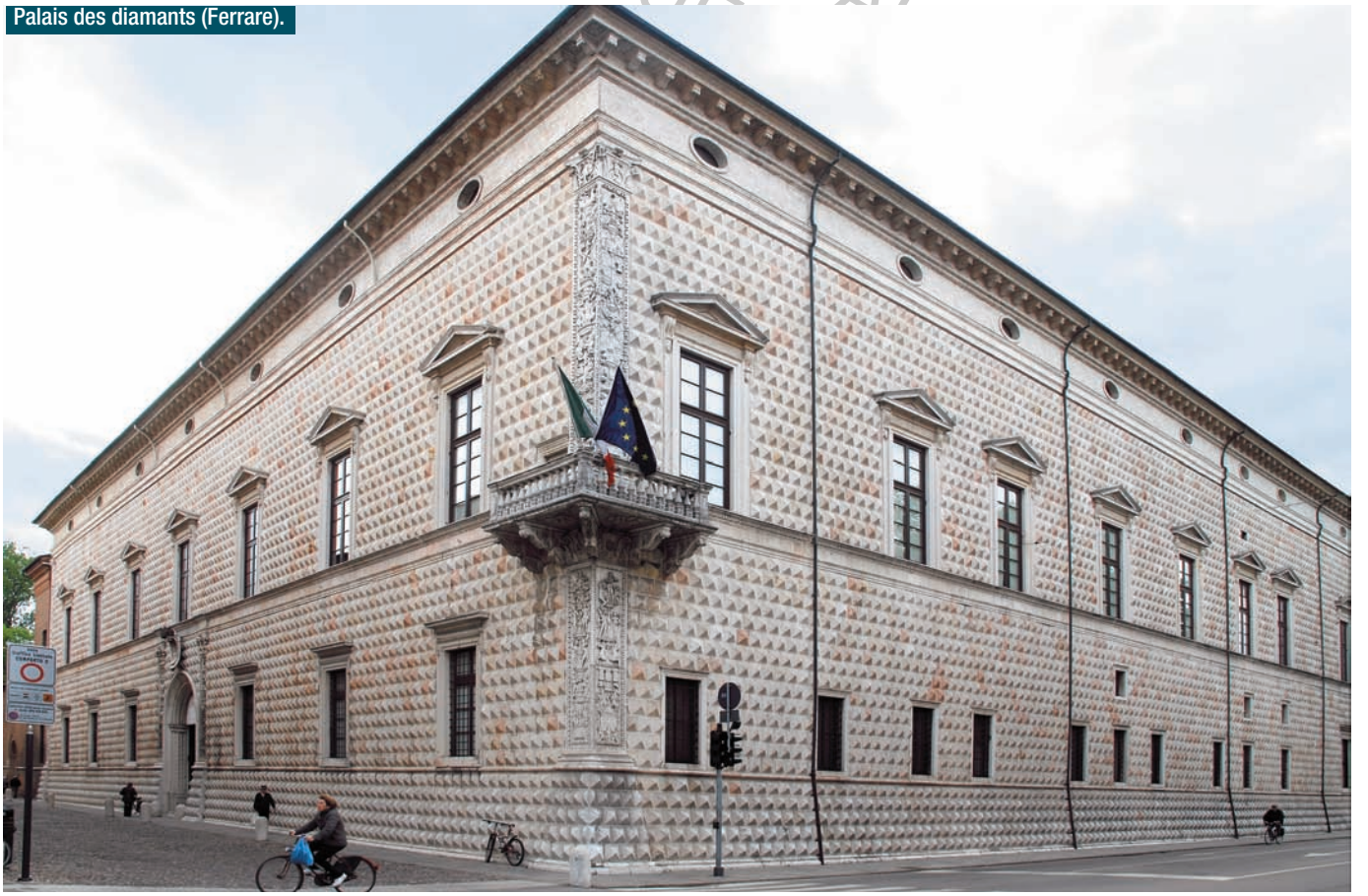
Pont des Sbires (Comacchio).

comprendre l'importance.
Autour de notre petit groupe, quelques flamants roses fouillent la vase. « *Ils se nourrissent d'*Artemia salina, explique Patricia, *un petit crustacé qui leur donne cette couleur. Il y en a beaucoup ici, c'est pourquoi les oiseaux vivent désormais à l'année dans les étangs d'Émilie-Romagne.* »
Elle continue : « *La petite maison ocre est une fattibello. Les pêcheurs, avant de rentrer chez eux, se faisaient beaux ici, où il y avait coiffeur, barbier, bains… Elle fut aussi utilisée pour surveiller les voleurs d'anguilles, les fiocinini, ainsi nommés en raison de leur trident pour pêcher, appelé fiocina.* »
Nous revenons en ville, pour admirer le pont Trepponti, petite merveille architecturale de 1634, qui enjambe 5 canaux. À côté, la pêcherie, de 1600, qui fonctionne encore tous les matins, l'ancien palais Bellini, qui abrite le musée archéologique et ses trésors, le pont des Sbires, ainsi nommé car il était voisin de la prison, et l'ancien hôpital du XVIIIe. Sur le quai, on peut embarquer pour une visite gratuite de la ville dans une batane, la barque traditionnelle manœuvrée avec une longue perche nommée paradello. Au centre de la petite cité, au croisement exact de la rue principale et du Canale Maggiore, se trouve la tour de l'Horloge. En suivant la rue, on arrive à la cathédrale San Cassiano, à l'office du tourisme, et plus loin encore, par les arcades des Capucins, au musée de la Manifattura et… à la darse, où est stationné le bateau. Le tour de Comacchio n'est pas si rapide que cela, car l'endroit est attachant. La magie des canaux, des bâtiments anciens et l'accueil si charmant des habitants en font une halte incontournable.

Où le bateau prend le bus…

Le lendemain, cap sur Ferrare ! Les flots calmes de l'Idrovia Ferrarese nous portent vers la cité historique de la famille d'Este, l'une des grandes dynasties italiennes originaire de Toscane. Nous n'allons pas loin : le pont levant de Valle Lepri, fermé, nous barre la route. Les rumeurs prétendaient qu'il s'ouvrait rarement, qu'il fallait téléphoner plusieurs jours avant, qu'exceptionnellement… Ne croyez jamais les rumeurs. Après avoir parlementé un peu avec l'équipe qui construit un nouveau pont à la place de l'ancien, nous avons fait demi-tour, avec une grosse boule dans la gorge. Alors, Ferrare ?… Nous sommes revenus à Porto Garibaldi, où nous étions sûrs de trouver eau et, accessoirement, électricité.
Nous sommes têtus. Nous sommes allés le lendemain matin à Ferrare par bus[6] (5 € l'aller simple, il ne faut pas se priver) et rentrés le soir. Ferrare est vraiment magnifique. C'est une ville médiévale et Renaissance à la fois. La seule ville italienne dont les plans d'urbanisme ne dérivent pas d'une cité romaine. Un formidable château fort[7] entouré de douves, au milieu de la ville, point de départ de toute visite. Juste à côté se trouve la cathédrale, dont la façade de toute beauté est ornée de statues très influencées par le style français de l'époque. Face à elle, une statue de Savonarole, le moine imprécateur, pointe du doigt des pécheurs invisibles. Dans son dos se dresse l'ancien palais Ducal, construit à partir de 1243 pour la famille d'Este.
Par la rue San Romano, on arrive rapidement à une rue ponctuée de voûtes, la Via delle Volte, artère commerçante

TÉLÉCHARGEMENT À PARTIR DE LA REVUE


Palais des diamants (Ferrare).

Pont de bateaux de Santa Giulia.

principale au Moyen Âge, pavée de galets comme la plupart des rues de la cité. On y trouve quelques petits restaurants agréables, où on peut trouver les cappellacci à la courge et au parmesan, le pasticcio di maccheroni (une tourte de macaronis aux cèpes), la salamina da sugo (préparation à base de viande de porc hachée, d'épices, de vin rouge et de mystère...). Pour le pain, préférez la Coppia Ferrarese, un pain vrillé délicieux.
Il reste à voir l'incontournable palais de Diamants, dont la façade est décorée de 8 500 pointes de pierre, et bien sûr suffisamment de chefs-d'œuvre pour encore une semaine, mais le bus part à l'heure...

Retour vers les roseaux

Nous avons donc repris la mer, fait le chemin dans l'autre sens jusqu'au phare de Bacucco, et là, nous nous sommes engagés pendant quelques centaines de mètres dans le Po di Goro. À droite s'ouvre un petit canal dans les roseaux, pas très large, emprunté par les bateaux qui font découvrir le delta et sa faune aux touristes. C'est un régal. Mais si d'aventure l'un de ces bateaux se présente devant l'étrave, il vaut mieux se ranger sagement et attendre qu'il passe. Le spectacle est total. Vastes étendues sauvages de roseaux, envols d'oiseaux qui vont se cacher un peu plus loin, et lorsqu'on arrive au Po della Donzella, c'est pendant quelques kilomètres un slalom entre les bois morts, une sorte de lutte avec le courant et les obstacles qui font vivre le bateau sous les mains. Du plaisir pur.
On arrive ensuite au pont de bateaux de Santa Giulia[8], qui s'ouvre sur un côté et que nous avons franchi avec les précautions d'usage, très lentement. Après, nous avons joué « *retour à la case départ* » en revenant dormir à la marina de Porto Viro. Nous avions quand même une idée derrière la tête...

Le Po di levante

La vision que nous avions eue sous la pluie des étangs du Po di Maistra était un peu frustrante. En contournant ceux-ci par le nord, nous espérions en avoir une autre. Nous avons donc franchi dans l'autre sens la Biconca di Volta Grimana, et quelques kilomètres après, avons bifurqué sur le Po di Levante. En peu de temps, et sous un ciel d'azur, nous sommes arrivés dans un extraordinaire paysage de lagunes séparées par de petites bandes de sable couvertes d'herbes rases. Là vivent une multitude d'oiseaux. Le petit village de Porto Levante est une sorte d'avant-poste vers l'infini, avec ses longues digues de pierres qui s'enfoncent dans un horizon bleu. Le soleil couchant est venu parfaire le spectacle. Nous n'avions plus qu'à rentrer...

Remerciements à Patricia Guidi (office du tourisme de Comacchio), ainsi qu'à Lauretta Pozzati et Anna Maria Pagnoni (office de tourisme de Ferrare) pour leur accueil si chaleureux et d'avoir partagé leur amour de cette région si belle.
Remerciements également à Anne Lefèvre (Office national italien du tourisme, à Paris), pour ses conseils, ses traductions et son intérêt pour ce reportage. ■

(1) marché aux poissons.
(2) entrée vers le centre nautique.
(3) I.A.T. Porto Viro - Piazza Matteotti, 1.
(4) voir Fluvial n° 203 (juin 2010).
(5) tranquille, gratuite, mais sans eau ni électricité.
(6) vous pouvez le prendre depuis Comacchio, sur la Via Spina à côté de la darse, ou à Porto Garibaldi, Piazza 3 Augusto. Arrêt au pied du château, en plein centre. Prévoyez d'acheter les billets de retour avant de partir.
(7) où se trouve l'office du tourisme.
(8) tél. (0039) 0426388322 ou (0039) 3386756682 pour demander l'ouverture en italien, per favore...

Notre loueur
Locaboat Holidays
Rendez-vous Fantasia
Isola dell'Unione
30015 Chioggia (Italie)
Tél. 03 86 91 72 72
www.locaboat.com

Notre bateau
Pénichette 1020 FB
- dimensions : 10,20 m x 3,55 m ; tirant d'air 2,76 m ; tirant d'eau 0,85 m
- 2 cabines ; eau potable 440 l ; gazole 330 l ; motorisation 50 CV Diesel

Notre trajet
Chioggia - Porto Viro - Porto Barricata - Comacchio - Ferrare (aller-retour)

TÉLÉCHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA REVUE FLUVIAL

Casamance : la Saône et le Rhône en grand gabarit

Il y a des jours où on se sent plus lilliputien que d'autres... Didier et Sabrina nous ont accueillis à bord de leur Rhodanien pour descendre la Saône, puis le Rhône. Nous avons donc embarqué sur le *Casamance* avec bagages et voiture pour partager leur quotidien, qui ne laisse guère de place à la routine…

TEXTE ET PHOTOS JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

La goulotte de chargement est tombée dans la cale d'*Océan* à moitié chargée.

Nous devions partir du terminal de Pagny (sur la dérivation Pagny-Seurre ; Côte-d'Or) à bord du *Casamance* de Didier et Sabrina Michel pour vider un chargement d'orge à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône). Mais les conditions climatiques du début de l'été 2012 avaient retardé les moissons. Certains gros porteurs restaient à quai en attendant des jours meilleurs, d'autres larguaient les amarres pour de petits transports, faute de mieux. Les aléas du métier de marinier ! Après 3 semaines d'espoirs et de déceptions, le soleil a fait enfin son apparition et les graines moissonnées se sont amoncelées dans les silos. Finalement, nous partirons de St-Jean-de-Losne, 8 km plus en amont, du silo Invivo.

Et d'aléa en aléa

En arrivant sur la berge de Saône, le lundi vers midi, nous apercevons Didier dans la timonerie de son bateau. Il semble contrarié. Peu avant notre arrivée, en dirigeant ses jumelles vers le chargement du bateau *Océan*, qui le précède, il a vu le grand tube métallique vidant les céréales dans la cale s'effondrer et se planter dans le blé déjà chargé. Moins d'une demi-heure plus tard, une puissante grue sur roue arrivait sur le chemin de halage. Il faudra plus de la journée du lendemain pour réparer. Faut-il envisager un autre transport ? Un appel téléphonique de l'affréteur indique que Didier aura une réponse demain vers 14 h. Nous avons donc tout le temps de faire connaissance avec l'équipage et le bateau. En milieu d'après-midi, Ève et Jade, les nièces de Sabrina, nous rejoignent pour des vacances hors normes !

L'équipage

Didier est né dans la tradition batelière. Son père, son grand-père et son arrière-grand-père étaient mariniers. Sorti de l'école, il a commencé comme matelot avec son père et, à sa majorité, en 1992, il a repris le macaron d'un des bateaux de la famille. En 2005, il change de monde, passant au stick et à l'électronique du *Casamance*.

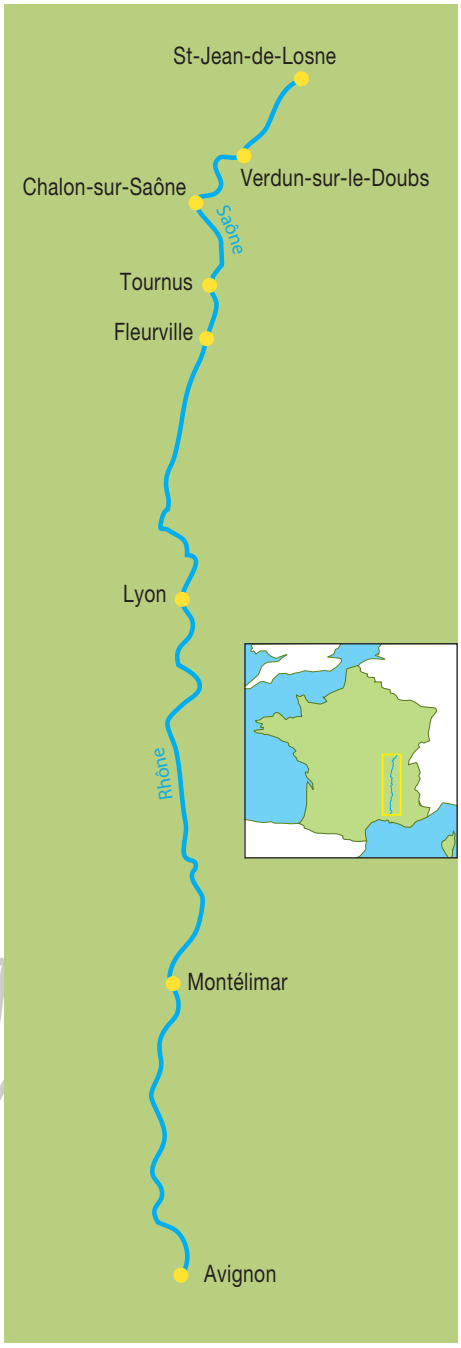
La généalogie batelière de Sabrina se perd dans la nuit des temps. Quand ses parents ont débarqué, elle avait 10 ans. Et le déchirage du bateau familial fut un gros chagrin.

Didier passe une bonne partie de son temps aux commandes. Sabrina le remplace au moment de ses repas. En dehors de cela, qu'elle soit occupée à préparer les repas, à entretenir son intérieur ou à travailler sur la partie administrative de l'exploitation, elle est toujours présente au bon moment devant les bollards, quand le *Casamance* s'approche des ducs-d'albe pour s'amarrer.

Leur fils, Julien, 24 ans, joue le rôle de matelot. Il a profité de notre venue pour prendre un peu de vacances, nous laissant à disposition son confortable logement, traditionnellement à l'avant.

Tous trois possèdent un permis de navigation, ce qui leur donne le droit de faire du 24/24 h.

Le bateau fait en moyenne 2 200 h de navigation par an, avec des journées de 14 à 16 h, ce qui représente 36 voyages.



Casamance

Le lendemain matin, tout le monde attend l'appel téléphonique. Installés dans la marquise, nous patientons en faisant connaissance avec *Casamance*.

TÉLÉCHARGEMENT A PARTIR DE REVUE FLUVIAL

Pendant le chargement d'orge au silo de Verdun-sur-le-Doubs.

C'est un 105 m x 9,50 m, construit en 1985 aux Pays-Bas. Il est capable d'emporter 2 200 t de charge utile et son poids à vide est de 550 t. La discussion se poursuit dans la salle des machines. Le bateau est équipé d'un moteur Caterpillar de 1 240 CV à 1 200 tours/min. Il embarque également 20 t de carburant pour le moteur de propulsion principale et 2 500 l pour le moteur transversal de 320 CV. Le prix d'une telle unité varie entre 1,5 et 2 M €. « *Bien entretenu, ce type de bateau peut durer 100 ans* », précise Didier. Ajoutons que ce bateau transporte à chaque voyage l'équivalent de 90 camions, avec moins de carburant et moins de risque d'accident.

Comme 70 % des Rhodaniens, *Casamance* est équipé d'un G.P.S. relié à un A.I.S.[1], qui transmet sa position en temps réel aux autres bateaux, et qui capte leurs positions jusqu'à 20 km à portée de V.H.F. et les affiche sur un écran dynamique. Les informations G.P.S. sont également utilisées sur un autre moniteur, qui reporte la position du bateau sur une carte de navigation fluviale. *Casamance* est aussi équipé d'un radar.

Parlons chiffres

Soudain, à 11 h, l'appel téléphonique salvateur interrompt nos échanges. On charge toujours de l'orge, mais au silo de Verdun-sur-le-Doubs (Saône-et-Loire), et la destination est toujours Fos-sur-Mer. La grue du bord ne s'allongeant que de 13 m, Didier positionne le bateau quasi en travers de la Saône pour approcher l'arrière de la berge et charger notre voiture. Il est 11 h 20 et nous partons pour le silo situé à l'entrée du Doubs.

Nous sommes à nouveau réunis dans la marquise. Les discussions, interrompues par le passage de l'écluse de Seurre, portent sur le coût d'exploitation d'une telle unité et nous réalisons un test de consommation "en live". À 32 % de son régime, le moteur tourne à 720 tours/min et consomme 46 l à 14 km/h. Didier fait l'essai de le pousser à 1 200 tours/min et

TOUTE REPRODUCTION ET DIFFUSION INTERDITE SANS AUTORISATION DE L'ARPE-VUE FLUVIALE

Didier aux commandes.

Sabrina pendant les heures de barre.

Ève et Jade préparent un gâteau sous la surveillance de Danièle.

nerie. En 2006, le chiffre d'affaires tournait autour de 580 000 €. En 2012, il n'est plus que de 450 000 €, du fait de l'augmentation du nombre de bateaux sur l'axe Saône-Rhône, selon Didier. Pourtant, nous n'en croiserons pas beaucoup en ce début de voyage. Les grands bateaux seraient une cinquantaine sur le Rhône.

Lorsque l'on parvient à l'écluse d'Écuelles, un bateau de plaisance est amarré sur un duc-d'albe. Nous espérons en plaisantant qu'il sera assez solide... Il devait se sentir bien seul entre amont du port et il n'y a pas assez de fond pour faire demi-tour chargé devant le silo. La manœuvre aura aussi l'avantage de mettre le bateau au "bon vent", c'est-à-dire de le positionner de telle façon que la poussière ne se dirige pas vers la cabine pendant le chargement. Il faudra environ 15 min pour reculer du confluent Saône-Doubs jusqu'au pied du silo. À 15 h 15 h, le bateau est amarré. Il ne reste plus qu'à téléphoner à la personne qui manœuvrera le tapis convoyeur pour charger le bateau. Il se passera encore un très long moment

Chaque déplacement de l'avant vers l'arrière représente 100 m.

100 % de son régime : le cadran affiche 210 l pour avancer à 21 km/h. Les 7 km/h supplémentaires coûtent très cher. Le poste carburant est le plus important. Il représente environ 20 % des 450 000 € annuels de coût d'exploitation. Il faut compter 7 % pour l'assurance. Le reste se répartit entre les frais de personnel, d'entretien et d'emprunt, qui peut s'étaler sur 12 à 15 ans.

L'heure du repas arrive et je me retrouve seul à discuter avec Didier, pendant que Sabrina et ses nièces préparent le repas dans la cuisine. La discussion se poursuit à table avec Didier, pendant que Sabrina monte le relayer dans la timo-

son gros poteau métallique et la muraille d'acier de *Casamance*. Dès l'ouverture des portes, un autre plaisancier passe au rouge et se précipite dans le sas, avant *Casamance*. « *Il faut faire avec* », constate Didier d'un ton blasé.

Le chargement

Trois heures après le départ, nous arrivons à Verdun-sur-le-Doubs. Le virage pour quitter la Saône et entrer dans le port avec un bateau de 110 m est très serré. Didier doit entrer jusqu'au silo en marche arrière. Le Doubs est étroit en

Danièle, Jade et la chienne Easy.

avant que l'orge finisse par couler dans la gigantesque cale vide. Didier balaie, étale et répartit le chargement avec une raclette à long manche. L'orge se déverse régulièrement. Un quart du chargement est dans la cale et, soudain, tout s'arrête. Il est 18 h, l'heure de la "débauche" pour le préposé à la manœuvre...
Mercredi matin, le chargement reprend à 8 h. Sabrina avance ou recule régulièrement le bateau pour répartir les charges sur la longueur de la cale. Tout le monde passe à table vers midi, sauf Didier qui fait toujours usage de sa raclette. Il viendra prendre un sandwich vers 14 h 30. En début d'après-midi, le vent tourne et dépose lentement, mais régulièrement, un nuage de poussière sur l'arrière du bateau. Il faut maintenir toutes les portes fermées. L'avant étant terminé de charger, les panneaux de cale sont fermés sur la moitié de la longueur de la cale. Sabrina commence un long nettoyage au jet d'eau à gros débit, qui pompe l'eau de la rivière.

Des aléas en veux-tu en voilà !

Il faut 3 jours pour descendre jusqu'à Fos-sur-Mer, ce qui nous ferait arriver le samedi soir. Étant donné que le bateau ne sera pas déchargé avant lundi, il n'y a aucune raison de se dépêcher. Ce n'est que vers 16 h 30 que Didier appuie sur le bouton qui démarre la pompe à huile du moteur. Il faut environ 2 min pour que la pression atteigne 2 bars et le moteur démarre automatiquement. *Casamance* quitte enfin le silo du Doubs pour reprendre sa route sur la Saône.
Après une demi-heure de route, le téléphone sonne et Didier apprend que, pour cause d'exercice incendie au port de Fos et de retour du beau temps précipitant les moissons et donc les déchargements, le bateau ne sera pas déchargé avant le vendredi 10 août. La décision est prise de rester à Avignon jusqu'au 9 août, ce qui facilitera l'approvisionnement domestique du bord.
Il fait 30 °C. À l'entrée de Chalon-sur-

Dans le sas de l'écluse de Bollène.

Amarrage sur les ducs-d'albe de la sortie de Bollène pour la nuit.

Lors d'un amarrage Didier et Sabrina restent en contact avec un talkie-walkie.

Saône (Saône-et-Loire), le ciel se noircit et nous gratifie d'un orage accompagné de grêlons. La nuit commence à tomber avant Tournus et l'amarrage pour la nuit se fait vers 23 h, sur les ducs-d'albe à Fleurville, face à l'entrée du canal de Pont-de-Vaux.

Joindre l'utile à l'agréable

Jeudi matin, vers 6 h, nous entendons démarrer le moteur du propulseur d'étrave, qui est sous le plancher de notre couchette dans la cabine avant. Il nous reste encore 2 journées de 15 h de navigation, plus une demi-journée pour arriver à Avignon (Vaucluse). Le voyage se passe sans vagues et à 14 km/h. Aller plus vite ne ferait que raccourcir les journées de navigation de façon inutile. Sous le soleil, le transport prend alors une allure de croisière de plaisance.
Vers 14 h, *Casamance* arrive aux 1ers faubourgs de Lyon et il faudra une bonne heure pour arriver à Pierre Bénite, la 1re écluse du Rhône. On change de monde et on aborde les 1res écluses à porte guillotine ou à glissement latéral du Rhône. Il n'y a pas d'éclusier, toutes les écluses sont grillagées et commandées à distance du central de Montélimar (Drôme). Il faut appeler pour avoir le feu vert. Gilet de sauvetage et amarres sont obligatoires, même pour les bateaux de commerce. Le 1er sas fait 11,80 m de chute et le bateau remplit presque le sas. Vers 20 h 30, Didier et Sabrina amarrent *Casamance* pour la nuit aux ducs-d'albe situés en amont de l'écluse de Sablons.

De drôles de remorquages

Vendredi 6 au matin, nous quittons la cabine avant et regagnons l'arrière du bateau en passant sur les panneaux de cale. Sur une bonne partie de la longueur, on entend ni le moteur arrière, ni le groupe électrogène de l'avant. On glisse à 14 km/h dans le silence le plus complet. Pendant que Sabrina et Danièle prennent leur petit-déjeuner en bas, je rejoins Didier dans la timonerie. Nous croisons un bateau de plaisance et Didier me raconte un souvenir qui nous sort de la torpeur matinale. Entre 1990 et 2000, il était de tradition que les bateaux de commerce remorquent à couple les bateaux de plaisance qui avaient du mal à remonter le courant pendant les mois de septembre et d'octobre pour 10 F du kilomètre. Cela se pratique encore, mais de plus en plus rarement.
Le point d'orgue de la journée reste le passage de la fameuse écluse de Bollène (PK 187,5) avec ses 23 m de chute. Le faire sur un bateau de 105 m, et à la descente de surcroît, est d'un grand confort. À l'ouverture du sas, il est 18 h 30. Didier prend les ducs-d'albe qui sont juste à la sortie, et Sabrina amarre le bateau pour la nuit.
Le samedi, il ne reste plus qu'une écluse et 2 biefs, soit environ 4 h de navigation. C'est en amont de l'écluse d'Avignon que Didier débarque notre voiture et la sienne sur un ponton parfaitement aménagé. Avignon n'est plus qu'à une petite centaine de kilomètres du port de Fos-sur-Mer et nous n'assisterons pas au déchargement... ■

(1) Automatic Identification System.

Un an pour vivre un monde à part ! (5e partie)

Nous retrouvons, à Vienne (Autriche), la famille Surlemont partie de Belgique il y a plus de 4 mois sur son Linssen 43SL pour un tour d'Europe.

TEXTE ET PHOTO BERNARD SURLEMONT

CHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA REVUE FLUVIAL

Après une étape de 5 jours dans la luxueuse et coûteuse marina de Vienne (Autriche), nous quittons un monde très organisé pour entamer une phase du parcours au goût d'aventure plus prononcé.

Amarrage aléatoire

Peu après la frontière slovaque, nous faisons étape dans le port de plaisance de Bratislava : chez Dodo (PK 1 865), un bateau-restaurant tenu par une charmante marinière qui maîtrise l'allemand et nous accueille avec le cœur ! Ici, tout tient par habitude ! Mais tout tient.

Les étapes suivantes se font au petit bonheur la chance : les possibilités de halte, pour un bateau de la taille du nôtre, se font rares, et l'équipement des ports devient rudimentaire. Le prix des emplacements, quant à lui, ne cesse d'augmenter ! À Komarno (PK 1 767), à la frontière slovaco-hongroise, les commodités de base sont disponibles, mais bancales. L'équipement électrique offre à peine 6 A, ce qui est insuffisant pour la plupart de nos équipements de bord : cuisinière, bouilloire électrique ou encore air conditionné (à notre grand désespoir, car la température avoisine les 39 °C) !

La rareté des ports nous conduit, un soir, à mouiller à l'ancre dans un bras paradisiaque du Danube (PK 1 705). Malheureusement, une tempête se déclare au milieu de la nuit, poussant dangereusement le bateau vers la berge. Nous sommes contraints à un repositionnement nocturne et à une montée de garde pour le reste de la nuit.

De bonnes surprises…

La famille nous rejoint en Hongrie pour visiter Budapest la magnifique (PK 1 651). Ce sera une très belle découverte pour nous ! Après Budapest, nous visitons Paks (PK 1 532), où nous rencontrons, par hasard, Dora, une guide attachée à la mairie. Dans un français impeccable, elle nous fait découvrir sa ville avec amour et professionnalisme. Elle nous mène au quartier des vignerons et organise pour nous une visite des caves et une dégustation (un rosé d'enfer !). Cette étape, dont nous n'attendions rien *a priori*, devient tout à coup une des plus insolites de notre parcours.

Mohacs (PK 1 447), ville frontière de l'Europe, marque le début d'une longue section du Danube qui fait office de frontière entre la Croatie et la Serbie. Nous renouons avec les joies des contrôles de douane et choisissons d'entrer d'abord en Croatie en remontant 20 km sur la Drava, confluent du Danube (PK 1 383), jusqu'à Osijek. L'accueil, tant des services de police que de la population, y est chaleureux.

Et de mauvaises surprises

Notre étape suivante, Vukovar (PK 1 333), est un véritable choc, tant les marques de la guerre sont encore présentes à tous les coins de rue, plus de 10 ans après la fin du conflit.

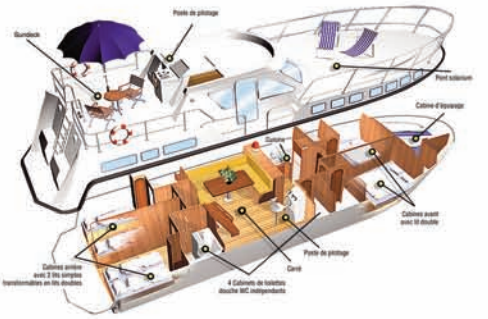
Le lendemain, un autre choc nous attend : le contraste entre le chaleureux accueil croate et les scandaleux abus des autorités serbes. Nous entrons en Serbie *via* Novi Sad (PK 1 255), 2e ville du pays. Le port est inaccessible en raison de la sécheresse et il n'y a aucune autre possibilité d'amarrage. Résultat, la douane nous facture 30 € de l'heure pour nous amarrer à son ponton, alors même qu'elle nous retient pour les formalités. Nous devons passer la nuit, accostés à un autre ponton, municipal celui-ci. On nous réclame 60 € pour la nuit. Enfin, nous devons nous acquitter de 120 € de taxes et autres frais de dédouanement. Bref, bienvenue en Serbie et son racket d'État ! Nous sortirons de Serbie après avoir passé les célèbres écluses des portes de fer[1] au PK 860. Nous retrouverons l'Union européenne avec la frontière entre la Roumanie et la Bulgarie. ■

[1] l'endroit où le Danube "force" son passage dans les montagnes des Carpates.

Vente de bateaux fluviaux

Bateaux neufs

- Différentes gammes : 10 modèles
  - Tarpon
  - Espade
  - Fred
  - Triton



- Sur Mesure :

Tarpon 37 Version Propriétaire

Tarpon 42 Version Propriétaire

Tarpon 49 Version Propriétaire

- Concept Toue Cabanée

toue cabanée®

- NEW Venez découvrir notre nouveau bateau

FREDAINE
Un petit écart de conduite

Exposé au Salon Nautique de Paris
Hall 1 - Stand K09

Nautic SALON NAUTIQUE DE PARIS

Plus de 20 occasions à saisir

Fred 700
Couchages : 2
Prix : 14 950 €

Tarpon L49
Vedette hybride Acier/Polyester
Procédé logisteel / Homologation cat. B
Couchages : 8 (+1) Prix : 216 667 €

Découvrez toutes ces occasions sur

www.bateau.fr

Devenir propriétaire avec le contrat G.I.L.

- Gestion Investissement Location
- Investissement allégé
- Rendement net de 7 à 10%
- Vacances privilégiées

contact@bateau.fr Tél. : 03 85 53 76 72 LesCanalous

LesCanalous

Nautic Salon Nautique de Paris

Nous vous attendons !
Salon Nautique de Paris - Hall 1 Stand K09

Location de bateaux sans permis

38 bases dans 8 pays européens

France - Belgique - Allemagne - République Tchèque - Pologne - Italie - Espagne - Pays-Bas

4 gammes de bateaux

Premium · Classic · Budget · Access

Nouveautés 2013

+ Nouvelles bases en Mayenne, République Tchèque et Pologne
+ Service conciergerie : service privilégié avec un interlocuteur à votre service
+ Nouveaux aller-simples en court séjour

www.fluvial.fr

Nouveau Catalogue 2013 !

Je souhaite recevoir gratuitement le catalogue

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

Code Postal ..... Ville .....

Tél. 03 85 53 76 74 Les Canalous BP 63 71160 DIGOIN
Fax 03 85 53 76 71 resa@lescanalous.com

Réf : Fluvial - 2013

Découvrez Saint-Cirq-Lapopie le village préféré des Français au cours d'une croisière inoubliable sur le LOT au départ de Cahors.

LE LOT en Bateaux de 2 à 12 places sans permis

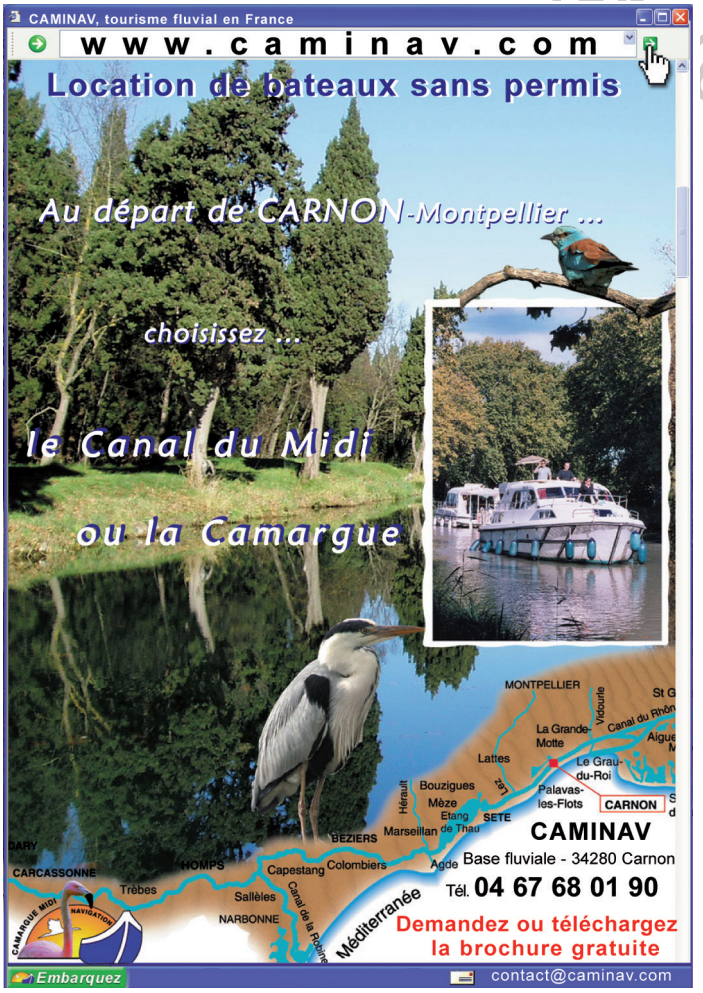
pour profiter de rivages somptueux et d'une gastronomie renommée

c'est BABOU MARINE

Depuis 3 générations, naviguer sur le Lot et le faire découvrir est la passion de Babou Marine*.
Alors pour profiter pleinement des merveilles de cette rivière, une seule adresse pour louer votre bateau :

BABOU MARINE **Port Saint Mary - 46000 Cahors - Tél. : 05 65 30 08 99 - Fax : 05 65 23 92 59**
http://www.baboumarine.com/ - e-mail : babou.marine@wanadoo.fr

*Loueur indépendant



Saône-Plaisance

www.saone-plaisance.com • E-mail : info@saone-plaisance.com

Découvrez, de la Bourgogne à la Franche-Comté, les charmes du Val de Saône (très peu d'écluses).

2 bases de départ :
SAVOYEUX (sur la petite Saône) et LOUHANS (sur la Seille)

2 à 12 personnes SANS PERMIS

Vedette : beaucoup d'allure. Pilotage central.
Housboat : grande visibilité. Grande sécurité enfants.
TARPON 37 et 42 - ESPADE - LINSSEN - AMERICA 43
GRUNO 38 Elite - CONSONANT 11.00

- L'accueil et le service d'une entreprise familiale.
- Une région authentique à parcourir en toute liberté à travers rivières et canaux.

Documentation gratuite sur demande

Saône Plaisance
BP 5, 70130 SEVEUX
Tél. 03 84 67 00 88 – Fax 03 84 67 00 16
E-mail : info@saone-plaisance.com
www.saone-plaisance.com

Leader européen de la location de bateaux

Le Boat vous donne rendez-vous du 8 au 16 Décembre sur le stand K10, Hall 1 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles pour le Salon Nautique de Paris !

Venez rencontrer notre équipe, bénéficier d'offres exceptionnelles et découvrir en avant première le Royal Mystique II !

Aucune expérience nécessaire – Sans permis

Contactez nous au +33 (0)4.68.94.42.40
ou par email à info@leboat.fr.
Pour plus d'informations : www.leboat.fr

le boat®

FRANCE | ITALIE | ALLEMAGNE | ANGLETERRE | IRLANDE | ECOSSE | BELGIQUE | HOLLANDE

CBF
Cris'Boat France
Croisières Fluviales
LE BONHEUR AU FIL DE L'EAU
Location de bateaux sans permis en France et en Belgique
23 bases de départs
200 bateaux disponibles
Plus d'infos sur : www.crisboat.com
Documentation gratuite sur demande
02.30.96.08.57 - crisboat@orange.fr - Cris Boat France - 75, Rue de Vannes - 35 600 REDON

Pavillon Saône
Location de bateaux habitables en Bourgogne 365 jours/an
SANS PERMIS
Chardonnay 71700 TOURNUS
Tél. : 03 85 40 55 50 - Fax : 03 85 40 54 17
E-mail : Contact@house-boat.net
www.house-boat.net

DÉCOUVREZ LA BOURGOGNE SUD ET LE NIVERNAIS
au départ de nos 3 bases
Renseignements et réservation :
03.86.74.56.34
Affilié Nicols
Location de bateaux NICOLS
Documentation gratuite :
TOURISME FLUVIAL DU CENTRE
48, rue André Henriat - 89220 Rogny Les Sept Ecluses
mel : tfc-mc.gaudin@orange.fr

COMMUNIQUEZ dans Fluvial
Votre contact publicité :
Véronique MALEK
v.malek@fluvialnet.com
Tél. : 04 67 50 30 28 - Portable : 06 70 63 67 50

Evasion Fluviale au Cœur de la France
Charmes Nautiques BRIARE
LOCATION DE BATEAUX
NE NÉCESSITE NI PERMIS NI GROS BUDGET
Au départ de Briare (45)
À 1h30 de Paris
www.charmes-nautiques.com
CHARMES NAUTIQUES Port du Pont-canal 45250 BRIARE tél. 02 38 31 28 73

L'ART DE BIEN VIVRE AU PAYS DU COGNAC

INTER-CROISIERES

LOCATION DE VEDETTES SANS PERMIS DE 2 A 10 PERSONNES

RIVIERA 920 - SEDAN PRIMO - 800 - 1000 - 1160 - GRAND CONFORT 900 - 1100
ESTIVALE DUO - QUATTRO - SIXTO - OCTO
Piscine adaptable sur gammes Sedan
(sauf N800), Grand Confort, Estivale.

Documentation gratuite : Affilié Nicols

M. & Mme MORISSET
INTER CROISIERES
Pont de Sireuil
16440 SIREUIL

☎ 05 45 90 58 18
Fax 05 45 90 58 33
intercroisieres@wanadoo.fr
www.intercroisieres.com

Maine Anjou Rivières

Tourisme fluvial
en France et en Europe

APPEL GRATUIT
0 805 80 10 83

Location de Pénichette,
Eau Claire et Rive 40 de 2 à 12 personnes
TOUTE L'ANNÉE SANS PERMIS

Présent au Salon nautique de Paris
Hall 1 stand K 12

Renseignements et réservations :
Anne ou Cécile - Le Moulin - 49220 CHENILLE-CHANGE
Tél. : 02 41 95 10 83 - Fax : 02 41 95 10 52 - E-mail : reservation@maine-anjou-rivieres.com
www.maine-anjou-rivieres.com

Recevez notre documentation complète :

NOM : ..... ***Prénom :*** .....

Adresse : .....

Code postal : ..... ***Ville :*** .....

Tél. ..... ***E-mail :*** .....

FL 228

Linssen New Classic Sturdy 28 Sedac

Sous les atours traditionnels d'un bateau de travail, ce Linssen New Classic Sturdy 28 Sedac de 9,40 m intègre un intérieur moderne et une étonnante cabine arrière. À la barre, la stabilité de route de sa carène fait oublier que c'est un moins de 10 m.

TEXTE ET PHOTOS
JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

C'est au siège de la marque Linssen, à Maasbracht (Pays-Bas), que nous sommes allés réaliser l'essai du Linssen New Classic Sturdy 28 Sedac, le 1er né d'une nouvelle série baptisée TNCS (pour The New Classic Sturdy). Le constructeur nous annonçait des bateaux mêlant tradition et modernité. D'entrée, on remarque que ce 28 pieds est entouré d'un puissant cordage, qui rappelle que les ancêtres de cette unité étaient des bateaux de travail (ce bourrelet avant servait à pousser d'autres bateaux). Ce nouveau modèle a également hérité d'une coque en acier avec des épaisseurs de 6 mm dans le fond, 5 mm en bordaille et 4 mm dans les hauts ("Sturdy" signifie "robuste"). Côté, organisation de l'espace, le terme "Sedac" laisse envisager une cabine arrière et un bateau de plain-pied (ou presque). Reste à découvrir où se loge la modernité...

L'extérieur

Commençons la visite par l'extérieur. Le passavant fait le tour du bateau. Une main courante permet de s'assurer côté cabine et un haut balcon enveloppant fait le tour sans rupture, en passant par l'étrave. Sur la partie arrière, on passe à l'extérieur d'un autre petit balcon, ce qui permet d'embarquer aisément par l'étroite terrasse arrière rapportée. Au niveau circulation et pratique des écluses, il n'y a rien à redire.
Sur un bateau de cette taille, il ne faut pas s'attendre à une grande plage avant. Cette dernière ne servira pas plus de bain de soleil que le toit du rouf, qui reçoit le mât en son centre. On y trouve également 2 boîtes à daurade d'aération avec des manches à air en inox. Leur design a été revisité. Il n'y a pas d'ouverture sur la plage avant. L'accès au pic à mouillage se fait par la cloison avant de la cabine.
Revenons à l'arrière où se situe l'un des points forts du bateau. Le cockpit est profond et bien protégé, avec 4 places assises. Dommage que la casquette à l'arrière de la cabine ne soit pas un peu plus longue. Pour rejoindre le passavant à partir du cockpit, il faut libérer l'une des places assises, qui fera alors office de marche. Le coussin est d'ailleurs prévu pour se replier très facilement. Un plancher est fixé quelques centimètres au-dessus du fond du cockpit et l'évacuation des eaux se fait par le dessous. Sur une partie abritée, on trouve 2 enceintes acoustiques et la prise de quai.

La cabine arrière

En entrant dans la cabine arrière, il faut se souvenir que l'on est sur un bateau de 9,40 m, avec une longueur de pont de 8,80 m. On s'assoit d'abord sur la large marche qui abrite 3 petits coffres de rangement. Juste en face se trouve un placard. Les couchettes, de 80 cm de large, sont séparées l'une de l'autre par un

TOUTE REPRODUCTION INTERDITE

La plage de bain rapportée enveloppe le petit coffre arrière.

Le cockpit.

espace de 1,20 m. Elles sont encastrées sous le cockpit sur un tiers de leur longueur.

La hauteur sous barrots est d'environ 1,50 m : c'est la chose la plus étonnante de ce bateau. Cette cabine arrière a du volume ! C'est une véritable cabine privative qui conviendra parfaitement à 2 adultes. C'est la 1re fois que nous trouvons un bateau sur une base Sedan de moins de 10 m qui offre cabine avant et cabine arrière sans avoir à transformer le salon.

Le salon-cuisine

Retraversons le cockpit pour entrer dans le carré, qui joue le rôle de salon, cuisine et timonerie. La banquette accueillera 3 personnes, qui seront assises confortablement. Un petit pouf carré complète la banquette. En revanche, la table n'est pas démesurée pour 4 personnes. Sa forme est destinée à faciliter la circulation.

Juste en face se trouve la cuisinette. Elle comprend un évier, avec un bac assez profond, et une plaque de cuisson 2 feux. Un couvercle de verre peut transformer la plaque de cuisson en plan de travail. L'élément du dessous comporte un placard avec 2 étagères pour ranger les provisions et une poubelle coulissante avec 2 compartiments pour le tri sélectif. Dans le prolongement, sous le siège de pilotage, se trouve le réfrigérateur de 80 l.

Cabine arrière vue d'une couchette.

Le salon qui abrite également cuisine et timonerie.

TRAVEMENT AUTORISÉ REVUE FLUVIAL

La cuisine.

Le réfrigérateur de 80 l.

Le poste de pilotage

La barre à roue résume l'esprit "tradition et modernité" : son corps en bois est cerclé de métal. Le tableau de bord peut sembler dépouillé. On y trouve : un écran avec affichage digital qui regroupe speedomètre, sondeur et horamètre ; les jauges carburant, eaux grises et noires, et le compte-tours ; la commande d'un propulseur d'étrave (que nous n'aurons pas à utiliser). Les instruments étant regroupés sur les côtés, cela permet de dégager une petite place centrale pour y poser une carte fluviale. Un arceau repose-pieds, qui fait souvent défaut, est présent devant le siège. Une planchette en bois aurait été la bienvenue pour appuyer les pieds sur du plat. Le siège sur glissière permet de régler l'écartement de l'assise par rapport à la barre. La visibilité au poste est sur 360°, avec juste 2 petits angles morts aux montants arrière de la cabine. Le pare-brise en 3 parties, qui confirme une part d'esprit mer, est équipé de 2 essuie-glaces à pantographe. Au-dessus du salon, le grand panneau ouvrant est en aluminium pour limiter le poids et en faciliter l'ouverture. Il permet, le cas échéant, de sortir le moteur qui se trouve sous le plancher de la cabine.

La cabine avant

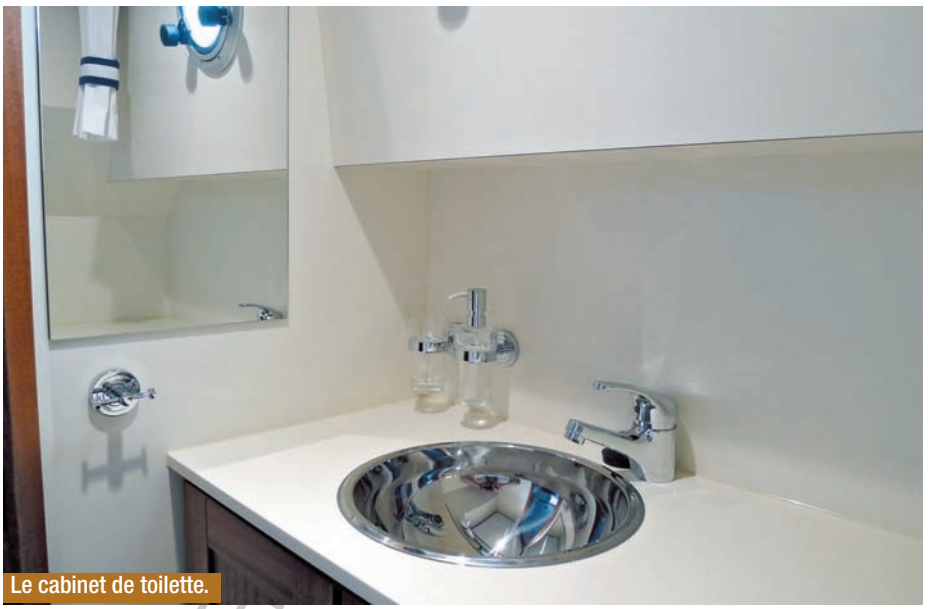
Descendons 2 marches pour arriver dans une petite coursive. Sous le plancher s'ouvre une trappe qui donne accès à une petite soute directement au frais sur la tôle. Au fond de la coursive se trouve la cabine avant. La hauteur est de 1,85 m à l'entrée. C'est ici, dans l'étrave, que se loge la cabine propriétaire. Elle s'en sort plutôt bien avec une belle couchette de 120 cm (un peu moins au pied pour faciliter la circulation). Il a fallu la surélever légèrement pour trouver une largeur confortable à la tête du lit dans la pente de l'étrave. De chaque côté, le passage entre le lit et la coque est également surélevé. Contrairement à la tendance actuelle, le bouton d'allumage des éclairages n'est pas sur cloison, mais sur chaque module. Si on lève le panneau qui porte le lit, on ouvre un immense coffre qui peut héberger les bagages vides.

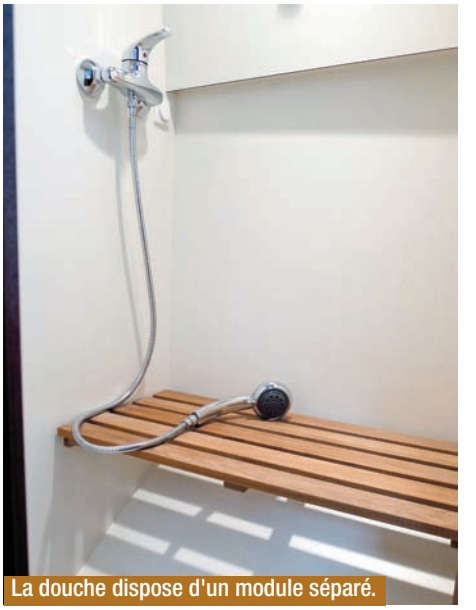
La cabine avant.

Le cabinet de toilette

En regardant vers l'arrière, il y a 2 portes qui encadrent l'entrée de la cabine. La porte située sur la gauche s'ouvre sur le cabinet de toilette. Il allie la chaleur du bois et la clarté du blanc. Enfin un cabinet de toilette où l'on a suffisamment de place pour poser et vider les trousses de toilette. La position du hublot empêche le miroir de se trouver face au lavabo. Les W.-C. sont un classique Jabsco à pompe manuelle et le lavabo est équipé d'un mitigeur. L'autre porte s'ouvre sur un module exclusivement dédié à la douche. Celle-ci est également équipée d'un mitigeur et d'un confortable siège en bois. Gageons que c'est l'une des plus

TÉLÉCHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA REVUE FLUVIAL


Le cabinet de toilette.


La douche dispose d'un module séparé.

confortables qu'on puisse trouver sur un bateau de moins de 15 m.

Technique

Quand le bateau est branché au quai, on dispose du 220 V sur 2 prises dans le salon et 1 dans la cabine avant. En navigation, c'est un onduleur Mastervolt qui alimente en 220 V. Il y a également une prise allume-cigare en 12 V sur le côté du tableau de bord. Le bateau est équipé d'une batterie démarrage de 90 A et de 2 batteries service de 85 A. Les 3 bouchons - carburant, eau potable et eaux noires - sont sur le plat-bord tribord.

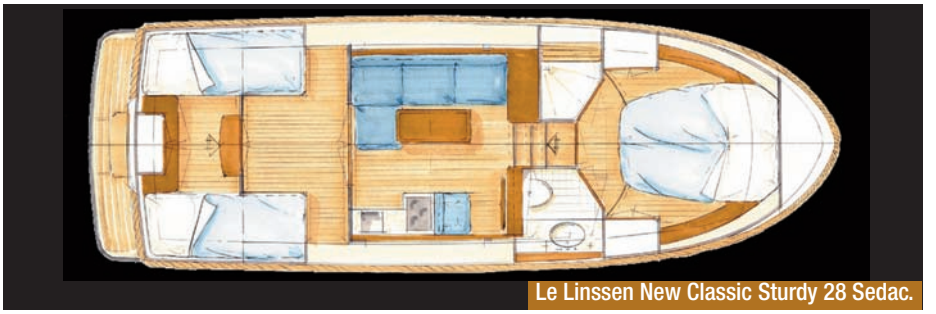
Le comportement

Il nous restait à faire l'essai de comportement. Le 1er repère est une direction qui est peu démultipliée, à 2 ¼ tours d'un bord sur l'autre. Le moteur qui anime cette coque est un Volvo D2-55 de 55 CV. Comme on pouvait s'y attendre, la manœuvrabilité sur une coque de cette longueur est excellente. La contrepartie pourrait être un comportement un peu volage. Et bien pas du tout. Après un virage serré la barre à bloc à 8 km/h, je redresse d'un tour et la reprise en ligne droite stabilisée est franche et immédiate. Cela vient en grande partie de la carène en "V" progressif, commune aux bateaux Linssen, qui s'aplatit vers l'arrière où l'angle de coque n'est plus que de 6-7 °. Ce "V" d'étrave, qui est plus marin que fluvial, est typique d'une carène hollandaise prévue pour assumer des eaux pas toujours calmes. Le roulis lors des déplacements à bord est très limité.

Bien que l'utilisation du couple d'hélice ne représente que peu d'intérêt pour les manœuvres sur ce type de coque, essayons-le quand même. Avec 2 inversions avant/arrière, le bateau pivote sur son axe. Il n'y a donc pas de surprise de ce côté-là. Essayons maintenant sans inversion. Le bateau est arrêté, barre à bloc, je pousse la commande à mi-régime et le bateau fait un tour complet sur 2 fois sa longueur du côté favorable au couple d'hélice. Dans l'autre sens, il ne faut que 2 longueurs et demie.

Le seul point faible est le batillage (vagues générées) qui commence à s'annoncer en poussant la commande, dès qu'on oublie que le bateau ne fait que 9.40 m de long.

Essayons maintenant le coup de frein en marche arrière. À 5 nœuds (9,2 km/h), le levier de commande fait une pause de 2 secondes au point mort et va en arrière. Il faut environ 2 m pour stopper le bateau. La construction en acier apporte, en plus de la solidité, une certaine inertie qui tempère le caractère d'un petit bateau. C'est un pilotage à l'instinct. On peut faire demi-tour sur presque tous les canaux sans manœuvre particulière, simplement en tournant le volant. ■


Le Linssen New Classic Sturdy 28 Sedac.

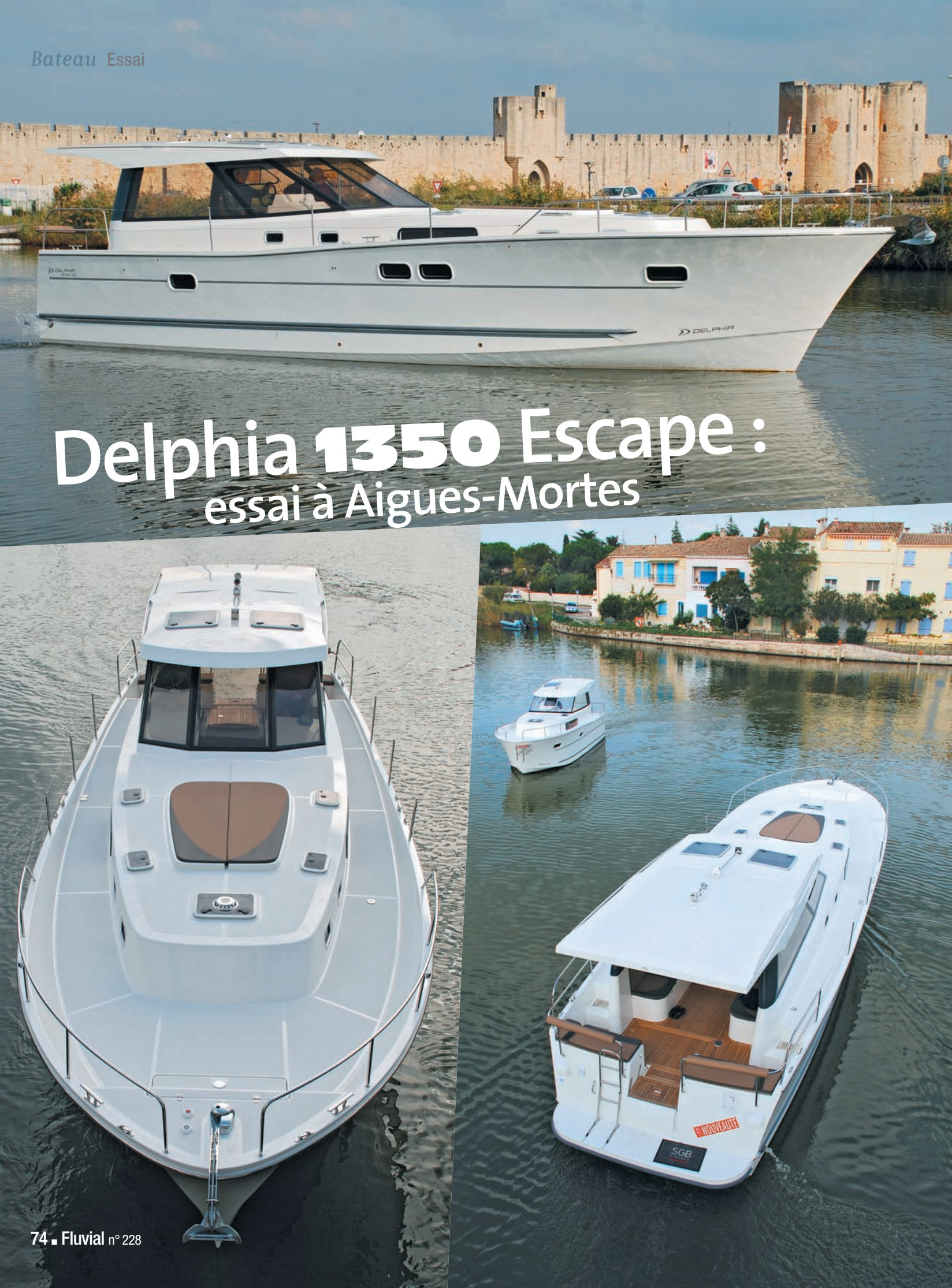
Fiche technique du modèle essayé (Mathijs)

- Longueur : 9,40 m
- Largeur : 3,20 m
- Tirant d'eau : 0,90 m
- Tirant d'air : 2,33 m
- Carburant : 240 l
- Eau potable : 220 l
- Eaux grises et noires : 100 l
- Alternateur: 115 A - 12 V
- Moteur : 1 x 4 cyl. Volvo Penta Diesel, type D2-55 - 41 kW (55 CV), 3 000 tours/min
- Prix du bateau présenté : 186 040 € H.T.

D'autres séries d'équipement sont disponibles : standard (139 670 € H.T.), luxe (148 770 € H.T.) et royal (173 150 € H.T.).
Rens. : Linssen France - Tél. 03 86 46 96 77
www.aquarelle-france.fr

TÉLÉCHARGEMENT AUTORISÉ PAR LA REVUE FLUVIAL

Delphia 1350 Escape : essai à Aigues-Mortes



Depuis mars, le Delphia 1350 Escape fait des ravages dans le cœur de ceux qui se verraient bien bientôt propriétaires. Truffé d'astuces, confortable, séduisant, racé et polyvalent, il est proche du bateau parfait pour un couple qui invite des amis occasionnellement. Nous avons pu l'essayer à Aigues-Mortes (Gard), à l'ombre de la tour de Constance sur le canal maritime. Un vrai plaisir…

TEXTE ET PHOTOS
JEAN-FRANÇOIS MACAIGNE

TEXTE INTÉGRALEMENT AU PAPIER DE LA REVUE FLUVIAL

Delphia est un chantier polonais installé à Olecko, en Varmie-Mazurie, la région des mille lacs. Spécialisé dans la construction de voiliers depuis 1990, il a commencé depuis quelques années une production de yachts à moteur[1], après avoir fourni en sous-traitance des marques aussi prestigieuses que Brunswick (Quicksilver) et Jeanneau.

En mars de cette année est sorti le 1350. Il possède une coque conçue pour la plaisance fluviale, mais qui se permet de pratiquer aussi une navigation au large, grâce à une petite quille et un travail sérieux sur la propulsion et la direction, assurée par 2 safrans suspendus. Nanti d'un Nanni Diesel de 115 CV, cela permet les 15 nœuds (27,8 km/h) en pointe. En rivière, à 7 nœuds (13 km/h), la consommation est particulièrement réduite puisqu'elle se situe autour de 5-6 l à l'heure.

Le confort est privilégié sur le 1350, comme nous l'a confirmé Michel Chatel, le gérant de Constance Boat, qui commercialise le Delphia en France. Un confort à un prix raisonnable, puisque ce 13,50 m est proposé en version de base à 180 000 €.

Avant d'entamer notre essai, une petite visite s'impose.

À bord

Face à l'étrave, le 1350 montre une gueule de squale avec ce qu'il faut d'agressivité pour évoquer à ceux qui n'auraient pas réalisé qu'il est fait - aussi - pour aller sur la grande bleue. On entre par l'arrière, sur une plage qui peut être recouverte de teck.

L'impression d'espace est incroyable. Elle est procurée par des passavants très larges (50 cm) qui ceinturent un roof dédié aux bains de soleil, si l'on en juge par le double matelas central. À la pointe de l'étrave, un guindeau électrique et, tout autour, des protections chromées bordent le bateau et se déclinent en différentes versions, câble ou tube. Au-dessus, une large casquette déborde ce qu'il faut sur le grand pare-brise à pans coupés pour isoler le pilote du soleil, et couvre l'arrière jusqu'à l'extrémité du bateau. Elle tient par 2 supports anthracite et 2 tubes chromés en cabine qui brisent un peu la perspective. À part cela, la vision est totale. Un taud optionnel est prévu pour abriter l'arrière.

Deux banquettes de près de 2 m de long et profondes de 50 cm se font vis-à-vis dans le cockpit, et l'espace central peut être occupé par une grande table blanche repliable. Au bout des banquettes, 2 magnifiques baquets moelleux à souhait accueillent le pilote et un autre amateur de sensations. Pour les commandes, un petit volant de bois vernis, très sport, et un tableau de bord personnalisable. Dans sa version de base, on y trouve compte-tours, pression d'huile et température moteur. Ce qui fait tout, c'est le G.P.S. Garmin : écran couleur, position, cap, vitesse, profondeur… À gauche, les commandes du propulseur d'étrave, un jeu d'interrupteurs, et un bel emplacement pour une radio-CD ou une V.H.F., ou même les deux. Un peu en avant - il y a de la place - un compas de belle facture, sous un capot blanc protecteur. L'essuie-glace est à double bras, mais nous n'avons pas eu à nous en servir. Les 2 ouvertures à glissière dans les fenêtres de côté accentuent encore le look sportif, et pour l'aération, 2 toits ouvrants situés dans la casquette permettent de rafraîchir l'habitacle.

À l'arrière, 2 banquettes complètent l'équipement. À l'intérieur de celles-ci, des coffres profonds autorisent les rangements les plus divers, des tuyaux aux balais, en passant par toutes les petites choses qui sont mieux dedans que dehors, et qui ne risquent plus ainsi de finir dans l'eau… La marche centrale entre les 2 banquettes se relève, permettant ainsi une sécurité plus grande et un siège d'appoint ou une minitable.

Poste de pilotage.

Le coin cuisine et l'entrée vers la cabine propriétaire.

Le coin salle à manger, pour 6 personnes.

La cabine arrière bâbord.

Passons à l'intérieur…

Une échelle à 4 marches permet de descendre dans le carré, tout de bois vêtu. L'atmosphère est cosy, fonctionnelle, lumineuse, et, disons-le, agréable. C'est moderne, sans tape à l'œil, efficace, et on sent que le décorateur a quelques heures de navigation avec lui. Placards multiples, tableau de fusibles accessible (avec jauge gasoil), prise 220 V, plan cuisine à l'américaine, double bac, four à gaz encastré, spots électriques bien placés… On peut juste regretter une table de cuisson minimaliste, où 3 feux au moins auraient été bienvenus (en fluvial, on mange…), et un frigo vraiment petit, même pour 2. Tout cela devrait pouvoir s'arranger facilement…

La table est pratique, avec un rebord pour les verres baladeurs et un trou pour ramasser les miettes. Autour, une banquette confortable en "L" où 4 personnes logent facilement, et 2 fauteuils ronds modernes qui ne dépareraient pas un intérieur design. Le salon est très lumineux grâce aux multiples hublots, et le sol au revêtement de bois devrait être facile à entretenir.

De chaque côté de l'échelle, on trouve une cabine à lit double, lumineuse, mais basse de plafond. On sent l'influence des voiliers dans la conception… En enlevant l'échelle, on accède au moteur, ainsi que par de longues trappes dans la cloison des cabines. Un grand placard, une tablette qui court tout du long : l'endroit est fait pour dormir. Le cabinet de toilette est placé à l'avant de la cabine tribord, avant le coin cuisine. Une vasque ronde et un mitigeur moderne assez pratique, 2 petits placards pour les divers objets de toilette, ainsi qu'une prise 220 V à utiliser à quai. Nous sommes décidemment dans l'indispensable.

La cabine avant arrondit les angles, si l'on peut dire : le lit double occupe tout l'espace, et le terrain devient impressionnant. Là encore, 2 étagères ceinturent la cabine, sur bâbord un placard devrait suffire à ranger le linge personnel de 2 personnes, surtout lorsqu'il est aidé par une penderie sur tribord. On trouve également un petit bureau-coiffeuse à abattant très séduisant et 2 autres rangements le long de la coque. Sur bâbord, on découvre un cabinet de toilette privatif doté du même confort que celui du salon.

Que l'on ne se méprenne pas. Cet aménagement n'est qu'une version de base parmi d'autres, car tout ici est modulable et aménageable selon le goût du client. Il est possible de jouer sur la lar-

LA REVUE FLUVIALE

Le cabinet de toilette arrière.

La cabine avant.

geur du lit pour aménager une ruelle, ou encore séparer la cabine en 2 pour obtenir 4 cabines en tout…
Le chauffage est assuré par un système Webasto au fuel, mais Constance Boat peut également installer la climatisation, pour les bateaux basés vers la Méditerranée par exemple.

La navigation

Nous sommes partis avec M. Chatel essayer le bateau sur le canal maritime à proximité d'Aigues-Mortes. La conduite se fait en douceur, et, en vitesse fluviale, c'est à peine si l'on entend tourner le moteur. La quille permet de tenir un cap sans avoir à donner des petits coups de volant pour rectifier la trajectoire, et on se prend parfois à rêver d'un pilote automatique dans une ligne droite (après tout, l'engin est aussi conçu pour la mer, n'est-ce pas ?). La direction m'a semblé un peu dure, mais il faut dire que le bateau était tout neuf, et que la souplesse ne s'acquiert qu'au bout d'un peu de navigation et de manœuvres.
Derrière nous, quelques vaguelettes plates. J'ai voulu voir ce que donnait un régime, disons… plus soutenu. Dans une ligne droite, j'ai alors abaissé la manette des gaz. Le bateau s'est un peu cabré et s'est littéralement jeté en avant. Les 115 CV ont

Le Delphia 1350 Escape.

parlé, et le sillage s'est fait nettement plus présent, ainsi que les vagues sur les berges.
Je n'ai pas regardé notre vitesse sur le Garmin, mais nous étions indéniablement trop rapides pour le canal.
Je suis alors repassé par le point mort pour éviter un à-coup trop violent et j'ai enclenché la marche arrière pour stopper le bateau. Il s'est arrêté en quelques mètres, très proprement, en ligne droite, et nous avons dansé sur notre propre vague.
J'ai ensuite effectué une vingtaine de mètres en arrière en ligne droite, sans correction au volant.
Enfin, j'ai fait demi-tour sur place grâce au propulseur et un tout petit peu de gaz. Il n'y avait pas beaucoup d'espace de chaque côté, mais à aucun moment je n'ai été obligé de faire marche arrière.
Nous sommes rentrés doucement à Aigues-Mortes le sourire aux lèvres, en se disant tout bas que les chantiers polonais faisaient vraiment du bon boulot… ■

(1) voir Fluvial n° 208 (déc. 2010 - janv. 2011).

Fiche technique

- Dimensions : 13,50 m x 3,86 m
- Tirant d'eau : 0,86 m
- Tirant d'air : 2,95 m
- Réservoir carburant : 200 l
- Réservoir eau : 220 l (possibilité de 2d réservoir).
- Voltage : 12 V (220 V à quai)
- Motorisation : Nanni Diesel de 115 CV
- Catégorie B
- 3 cabines - 6 couchages
- 2 cabinets de toilette
- Prix : 180 000 €, version de base - entre 200 000 et 220 000 € avec options -

Rens. : Constance Boat (distributeur en France)
30 rue du Port - 30220 Aigues-Mortes
Tél. 04 66 77 30 04
www.constanceboat.com

« Conflans : le plus petit des grands musées »

Le musée de la Batellerie de Conflans-Ste-Honorine (Yvelines) va fermer ses portes fin décembre pour un peu plus d'un an afin d'être réaménagé. Avant que ses portes ne se referment, nous avons pu recueillir les confidences du musée le plus fréquenté de toute la banlieue parisienne.

TEXTE ET PHOTOS RICHARD WALTER

Je suis un musée municipal d'intérêt national, installé dans un très joli château dominant la Seine, ce qui est bien naturel, car j'abrite la plus grande collection de France d'objets en rapport avec la batellerie[1].

Bientôt un demi-siècle

Né en 1965, j'ai 47 ans, ce qui fait de moi un musée dans la force de l'âge. Ma marraine - appelons-la ainsi puisque les fées se font rares - était une dame qui s'illustra dans la lutte pour le droit de vote des femmes à une époque où cela faisait bien rire les messieurs. Lorsqu'elle vint vivre à Conflans-Ste-Honorine, capitale de la batellerie, elle se démena pour me faire naître. Et, croyez-moi, ce ne fut pas facile de persuader les décideurs du ministère de la Culture de la nécessité de créer un musée de la Batellerie. Mais Louise Weiss, pleine d'énergie et de relations, parvint à ses fins avec l'aide du maire de l'époque.

Les autorités ministérielles furent convaincues du bien-fondé de mon existence et de mon "intérêt national". Cela signifie que je peux recevoir en dépôt des pièces issues des musées nationaux lorsqu'elles ont un lien avec la batellerie. Ainsi la maquette du port Édouard Herriot, à Lyon, provient des collections du musée des Travaux publics. J'ai également hérité, de la part du musée de l'Armée, d'une maquette de péniche-hôpital. Et le musée de la Marine m'a confié ses maquettes de bateaux fluviaux. D'autres pièces sont issues du C.N.A.M.[2] et du musée des Arts et traditions populaires. Depuis ma naissance, mon bon fonds originel s'est également accru par des achats, mais aussi des donations en provenance de particuliers ou d'entreprises qui perpétuent la notion de don à titre gracieux. Qu'ils soient ici remerciés ! Pour les honorer, la municipalité a créé une médaille *ad hoc*, ce qui est unique en France.

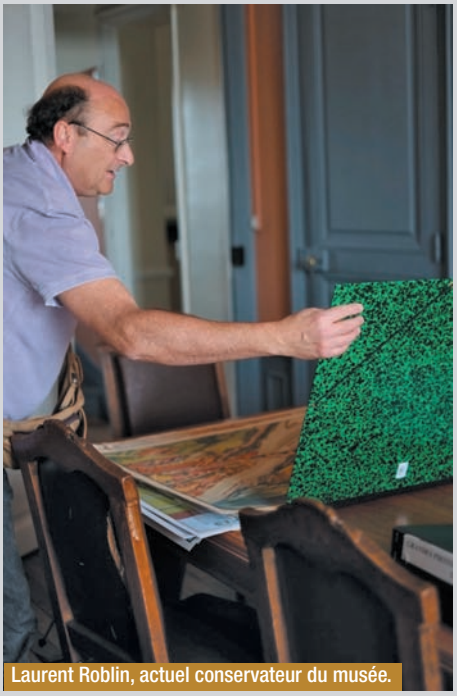
Au début, je partageais le château avec des pompiers et quelques locataires. Au fil du temps, je me suis agrandi, gagnant une salle par-ci, une autre par-là. La dernière extension significative m'a attribué le cellier médiéval situé sous la terrasse du château[3]. C'est là qu'est installée la collection de yoles et de canoës, sous la protection d'une antique statue de sainte Honorine. Mais ces dernières années, je dois confesser que parfois j'ai eu peur de l'avenir. Que voulez-vous, je vieillissais prématurément ! Je n'étais plus aux normes et on ne pouvait plus passer par le porche d'entrée pour me rendre visite ! Heureusement, comme je suis un lieu unique, on a fini par trouver suffisamment d'argent pour me refaire une beauté, car, avec tous les objets que j'abrite, il était hors de question que je disparaisse. Philippe Esnol, actuel maire de la ville, considère que « *la batellerie et le fleuve sont l'identité de Conflans* » et que je suis « *unique en France* ». Et, sans fausse modestie, je suis

Maquette - en eau et opérante - de l'écluse de Janville.

le plus fréquenté des musées de la banlieue parisienne, avec une moyenne de plus de 13 000 visiteurs par an : des familles, des groupes, mais aussi des chercheurs, qui trouvent chez moi quantité d'informations pour étayer leurs travaux.

La caverne d'Ali Baba du fleuve

Mes collections sont en expansion permanente. Cela va des plans de bateaux à l'accastillage, en passant par les maquettes, les tableaux, les photos et toutes sortes de documents, dont mes visiteurs ne voient qu'une partie. Laurent Roblin, mon conservateur actuel, me définit comme « *le plus petit des grands musées* ». J'aime cette formule. En revanche, me comparer à un iceberg dont les 9/10e sont invisibles est trop maritime pour me plaire. Mais ce qui est indéniable, c'est qu'un musée sans réserves, c'est un avion sans ailes. Et mes réserves, c'est la caverne d'Ali Baba sans les quarante voleurs, mais avec un atelier où les nouvelles pièces sont inspectées, réparées, puis nettoyées, avant d'intégrer les collections, en salles d'exposition ou stockées dans les réserves. Vous l'aurez compris, je ne me limite pas aux salles d'exposition et mon potentiel ne demande qu'à être exploité. C'est à cette tâche que se sont attelés mes conservateurs successifs. Le premier, François Beaudouin, était une sorte d'archéologue de la voie d'eau qui effectua un remarquable travail scientifique sur les batelleries traditionnelles. Ce travail fondateur est illustré par les grands dioramas qui racontent la voie d'eau avant les moteurs, quand les bateaux en bois étaient le seul moyen de transporter de lourdes charges d'un point à l'autre. Depuis, les choses ont bien changé. Le chemin de fer, puis le transport routier sont venus concurrencer le transport fluvial et, moins de 10 ans après mon ouverture, la batellerie a traversé une crise terrible. Paradoxalement, c'est dans ces moments difficiles que mes collections se sont accrues, car de nombreuses entreprises de transport fluvial ont alors mis la clé sous la porte et m'ont confié leurs archives, ainsi que de très beaux objets qui décoraient leur siège social. C'est aussi à cette période, qu'après le travail de mémoire sur les


Laurent Roblin, actuel conservateur du musée.

bateaux en bois, je me suis ouvert plus largement aux bateaux en fer motorisés qui équipaient alors la batellerie artisanale. Un musée doit vivre avec son temps ! C'est pourquoi dans mes vitrines on trouve aussi des maquettes de pousseurs modernes avec leurs barges bien brêlées[4]. Curieusement, il semble que

Les réserves abritent quantité d'objets de toutes tailles.

les nœuds résistent à toute évolution : ce sont les mêmes depuis toujours.

« Mon ambassadeur est un pousseur… »

C'est également F. Beaudouin qui eut l'idée – avec Xavier Corvol[5] – d'éditer, *via* Les amis du musée de la Batellerie, les "Cahiers du musée de la Batellerie", chaque numéro approfondissant un aspect précis du monde fluvial, pour diffuser plus largement l'histoire, le savoir-faire et les mémoires des mariniers. Aujourd'hui, les Cahiers sont imprimés en couleurs. Mais si la forme a évolué, le fond est resté solide, bien argumenté et superbement illustré. Et cela va sans dire, l'iconographie est majoritairement issue de mes réserves…

Un mot sur mes amis : ce sont souvent d'anciens mariniers, mais on y rencontre également des "d'à terre" passionnés par la voie d'eau. Ils sont un peu plus de 200, regroupés en association. Ils publient donc les Cahiers, mais s'occupent également des 2 bateaux patrimoniaux – un remorqueur de Seine, le *Jacques* (mis en service en 1905), et un remorqueur-pousseur de 1954, le *Triton 25* –, amarrés en contrebas sur les berges de la Seine. Ces unités, trop volumineuses pour être exposées dans mes salles, sont comme un "musée hors les murs". Le *Triton 25*, qui est navigant (grâce aux 400 CV de son moteur Baudouin amoureusement entretenu), peut se déplacer pour être mon ambassadeur. Le *Jacques*, classé Monument historique, est subventionné par le ministère de la Culture,

Mobilisés pour le musée !

Revenons sur les travaux que doit subir le musée de la Batellerie, avec Philippe Esnol, sénateur-maire de Conflans-Ste-Honorine.

Fluvial : Quel est le calendrier des travaux ?

Philippe Esnol : Le château Gévelot sera entièrement rénové et mis en conformité à certaines normes - ainsi l'accessibilité aux handicapés sera améliorée avec l'installation d'un ascenseur -, et des réaménagements intérieurs seront réalisés dans les locaux du musée, dont la surface reste inchangée. Si tout se passe bien au niveau des appels d'offres, le lancement des travaux est prévu pour janvier 2013 et ils devraient durer un peu plus d'un an. D'un montant global de 6 M €, réparti pour moitié entre, d'une part, la Région Île-de-France (1,5 M €) et le département (1,5 M €), et la commune de l'autre (3 M €).

Fluvial : Dans le contexte actuel, comment se sont déroulées les négociations avec vos partenaires ?

P. Esnol : La Région, 1er partenaire à s'impliquer financièrement, a joué un rôle décisif, mais le complément du département fut tout aussi déterminant, car il a permis à la commune de boucler le financement du projet. Je suis bien évidemment très attaché à la préservation du musée et du lieu, mais il faut savoir qu'une des difficultés rencontrées pour le financement de ce chantier fut qu'il n'entrait dans aucune ligne de crédit spécifique. Néanmoins, cela n'a pas empêché les différentes collectivités territoriales de s'unir pour réunir les fonds nécessaires.

Vue partielle de l'atelier.

Le *Triton 25*, amarré à la halte en contrebas du musée, peut se visiter.

Guy Matignon (g.), actuel président de l'Association des amis du musée de la Batellerie, avec un membre actif et bénévole, devant le *Triton 25*.

la ville de Conflans, le conseil général des Yvelines, le conseil régional d'Île-de-France et Ports de Paris. Les amis du musée constituent aussi un réseau efficace pour trouver de nouvelles pièces à travers toute la France fluviale. Qu'ils soient ici aussi remerciés de leurs actions passées et à venir. L'association est présidée depuis peu par Guy Matignon[6]. Il cultive, à l'instar de tous ceux qui prennent soin de moi, une discrétion qui n'a d'égal que sa passion pour la batellerie. De ce côté-là, je suis un musée heureux.

Rêveries muséales

Après plus de 4 décennies d'ouverture, je vais fermer le 31 décembre 2012 pour rouvrir dans une grosse année. Je serai plus beau et on pourra de nouveau passer par la grande porte. Pendant ce temps, je vais me reposer et puis probablement rêver un peu. Cela vous étonne ? Un musée ne rêve pas. Et pourtant… dans un monde idéal, je rêverais d'un site Internet où je pourrais virtuellement montrer mes atouts, mais je suis conscient que c'est un rêve un peu fou et je n'en parle à personne, même pas au conservateur. Un autre rêve serait que l'on renforce mon équipe. Rien à redire – bien au contraire – sur les compétences de ceux qui veillent à mon bon fonctionnement, et je sais aussi que les contraintes budgétaires existent –, mais ne dit-on pas que l'union fait la force ? Bon, je vais maintenant me taire, car certains pourraient croire que je divague. Disons que pour moi, le devoir de réserves s'écrit toujours avec un "s". Un dernier rêve ? Grignoter encore un peu d'espace dans le château… ■

(1) 3 place Jules Gévelot, 78700 Conflans-Ste-Honorine ; tél. 01 34 90 39 50.
(2) Conservatoire national des arts et métiers.
(3) voir Fluvial n° 218 (déc. 2011 – janv. 2012).
(4) attachées avec des cordes.
(5) président de l'Association des amis du musée de la Batellerie de 1974 à 1994. Président d'honneur.
(6) voir Fluvial n° 223 (juin 2012).

Le musée en chiffres

- 700 m² d'espace d'exposition permanente organisés en sections : les batelleries traditionnelles des régions de France, les bateaux de canal, la navigation mécanisée, la voie d'eau (l'écluse, le canal, la rivière canalisée)
- 13 000 visiteurs par an en moyenne avec des pointes à 15 000
- 200 maquettes de bateaux fluviaux de tailles diverses
- Plusieurs centaines de tableaux, dessins et gravures
- Des milliers de photographies et cartes postales
- Des milliers de documents d'archives (plans, journaux anciens, revues)
- Une bibliothèque spécialisée (le musée abrite également une librairie spécialisée, un service pédagogique et un centre de documentation)

La sélection de la Librairie Fluvial

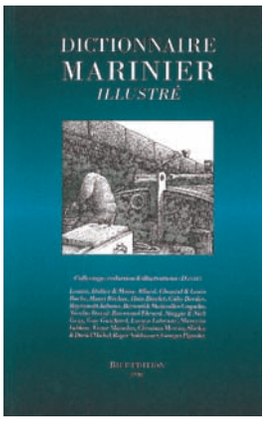
Livres à offrir

LA BATELLERIE
Par les cartes postales anciennes

DELCROIX F. & D. - 2009
104 pages - 21 x 30

Fernand Delcroix et son épouse collectionnent avec passion, depuis 36 ans, les cartes postales anciennes. Fils et petit-fils de mariniers, Fernand a réuni dans cet ouvrage les images qui constituent un témoignage exceptionnel de la vie d'antan sur le thème de la batellerie. Il rapporte aussi les souvenirs racontés par ces personnes rencontrées lors de leurs recherches sur les foires et brocantes…

Réf. 3617 - 24,00 €

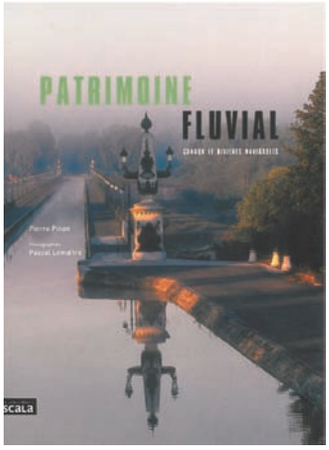


DICTIONNAIRE MARINIER
Illustré

COLLECTIF - DANTEC - 1998
154 pages - 25 x 16

Une petite merveille qui ravira les amateurs. Plus de 2 000 mots et expressions de la batellerie depuis deux siècles avec leurs variantes et leur origine. Une centaine de dessins à la plume lui donne un charme incomparable.

Réf. 3268 - 20,00 €



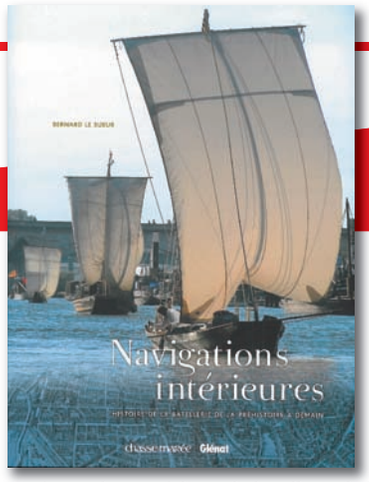
PATRIMOINE FLUVIAL
Canaux
et rivières navigables

PINON P. - LEMAITRE P. - 2009
256 pages - 24 x 30

Ce livre nous amène, par le mot et l'image, au cœur de la fabuleuse "machine hydraulique" élaborée par des hommes. Si certains ouvrages d'art, comme le pont-canal de Briare, sont connus de tous, une grande partie de la "machine" reste à découvrir. En particulier, les barrages et les rigoles d'alimentation, ces indispensables auxiliaires, souvent méconnus par ceux-là mêmes qui naviguent sur les canaux historiques où, aujourd'hui, la plaisance prend le pas sur le commerce. Ce patrimoine, qui contribuera largement à l'aménagement du territoire, mérite non seulement que l'on s'y intéresse, mais surtout qu'on le protège et l'entretienne.

Réf. 3554 - 29,00 €

TÉLÉCHARGÉ PAR LA REV



Notre coup de cœur

NAVIGATIONS INTERIEURES
Histoire de la batellerie
de la préhistoire
à demain

LE SUEUR B. - 2012
240 pages - 24 x 32

Après une longue éclipse, la batellerie de France fait son retour au cœur de nos sociétés. Dans toutes les régions, les rivières, les fleuves et les canaux sont mis en avant, restaurés, réhabilités. Ils séduisent les acteurs de l'économie, du tourisme, du sport et deviennent parfois un lieu privilégié d'habitat. Ce profond mouvement de redécouverte et de réappropriation a défini une nouvelle manière de vivre avec les cours d'eau : on décentralise, on aménage les rives urbaines, on reconstruit des bateaux à l'ancienne, on classe les bords de Seine, de Loire et du canal du Midi au patrimoine mondial de l'Unesco… Les navigations sportives, comme celles de loisirs en général, multiplient leurs offres de pratiques. De leur côté, les transports entrent dans une nouvelle ère. Économique, sûr et produisant peu de gaz à effet de serre, le fluvial redresse la tête. En lançant la construction d'une liaison Seine nord/Escaut à grand gabarit, l'État participe également à cette mutation en mettant en avant le caractère innovant du fluvial. Voilà cinquante ans que la France n'avait plus construit de canaux ! Le temps d'une synthèse est donc venu pour présenter à chacun l'essentiel des savoirs sur la batellerie qui a façonné, à sa manière, l'histoire de la France.

Réf. 3713 - 45,50 €

Bon de commande

À renvoyer à Fluvial – 2 rue des Consuls
CS 30031– 34973 Lattes cedex – Tél. 04 67 50 42 69

- ☐ 3554 - PATRIMOINE FLUVIAL - 29,00 € **jusqu'au 31/12/12 - 5% : 27,55 €**
- ☐ 3268 - DICTIONNAIRE MARINIER - 20,00 € **jusqu'au 31/12/12 - 5% : 19,00 €**
- ☐ 3617 - LA BATELLERIE - 24,00 € **jusqu'au 31/12/12 - 5% : 22,80 €**
- ☐ 3713 - NAVIGATIONS INTÉRIEURES - 45,50 € **jusqu'au 31/12/12 - 5% : 43,22 €**

☐ Frais de port (franco à partir de 60 €)*

Total

Nom : .....
Prénom. .....
Adresse : .....
.....
Code postal : ..... Ville : .....
Tél. : .....
E-mail : .....

Je joins mon règlement à l'ordre de Fluvial par :

☐ Chèque à l'ordre de Fluvial
☐ Carte bancaire

MasterCard ☐ VISA ☐ Signature

Nom du porteur : .....
Date : ..... Montant ..... €

N° de carte du titulaire |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Expire le : |_|_|_|_|_|

Cryptogramme (3 derniers chiffres au dos de votre carte) |_|_|_|

*Frais de port et d'emballage :

(France métropolitaine)
jusqu'à 22 € de commande .....6,00 €
de 22,01 € à 60 € .....8,00 €
au-delà de 60 €.....franco
DOM-TOM et étranger, nous consulter

L'ensemble des titres que nous proposons peut être consulté sur notre site www.librairiefluvial.com

Vitrine

TEXTE JEAN-PHILIPPE LAMOTTE

Antidérapant à couper

Cet antidérapant transparent est vraiment très efficace. Découpez-le à vos dimensions et il empêchera les objets de glisser, ignorant les vibrations pendant la navigation. Attention pour l'intérieur, car il perd de son efficacité quand il est humide. Dimensions : 100 cm x 38 cm x 0,3 cm.

Prix : 32 €
Facilavi
14 avenue du Parc
78120 Rambouillet
Tél. : 01 34 94 00 28
www.facilavi.com

Détecteur de fuites

Il y a bien une fuite de gaz, mais où ? Tuyauterie, raccords, robinets ? Essayez de pulvériser (dans toutes les positions) avec une bombe de D.G. 28 de chez Matt Chem. Là où ça fuit, ça fait des bulles.

Prix : 14,60 €
Foxtrot marine
2315 avenue de l'Aéroport
83400 Hyères
Tél. : 04 94 12 52 76
www.foxtrot-marine.fr

Lunettes caméra

Filmer sans quitter le volant des mains. Oui, c'est possible avec ces lunettes camera numérique intégrée. Elles sont autonomes avec leur batterie (autonomie 2 h) et leur carte MicroSD de 4 gigaoctets embarqués. Il faut juste supporter 57 g sur le nez.

Prix : 189 €
Foxtrot marine
2315 avenue de l'Aéroport
83400 Hyères
Tél. : 04 94 12 52 76
www.foxtrot-marine.fr

Clips porte-pinceau

Quand on fait de la peinture, quoi de plus agaçant que de ne pas savoir où poser le pinceau pour qu'il s'égoutte sans salir. Avec ce porte-pinceau qui se fixe sur le pot, le problème est réglé !

Prix : 4,90 € le lot de 3
Pearl diffusion
6 rue de la Scheer
67603 Sélestat cedex
Tél. : 03 88 58 02 02
www.pearl.fr

Pinces à linge aimantées

Voilà le petit truc génial qui permet de tenir un papier, une liste ou autre sur un bateau en acier ou sur le frigo. On peut fixer ce qu'il y a à maintenir dans la pince ou entre la pince et le support.

Prix : 9,90 € le lot de 5
Pearl diffusion
6 rue de la Scheer
67603 Sélestat cedex
Tél. : 03 88 58 02 02
www.pearl.fr

Éclairage de porte sans fil

Trouver la poignée ou la serrure de la porte de nuit n'est pas toujours chose facile. Ce petit module, qui se fixe sur la porte (autocollant double-face), détecte votre présence et allume 4 leds juste au-dessus de la poignée ou de la serrure sans réveiller ceux qui dorment. Nécessite une pile AA.

Prix : 6,90 €
Pearl diffusion
6 rue de la Scheer
67603 Sélestat cedex
Tél. : 03 88 58 02 02
www.pearl.fr

TÉLÉCHARGEMENT AUTO
PAR LA REVUE FLUVIAL

PETITES ANNONCES

+ rapide + facile

Déposez votre annonce directement sur notre site en 3 clics !

fluvialnet.com/annonces-bateaux

Votre annonce est consultable sur www.fluvialnet.com et www.waterweb-fluvial.com 15 jours après sa publication dans la revue.

Pour tous renseignements : +33(0)4 67 50 42 68

Date limite pour parution en février : 15 janvier 2013

FL 228

- Les petites annonces doivent être rédigées en LETTRES CAPITALES et une CASE VIDE doit séparer chaque mot.
- Le magazine se réserve le droit de refuser toute annonce sans en donner la raison et ne peut être tenu responsable des informations communiquées par l'annonceur.
- Toute annonce arrivant après cette date sera reportée le mois suivant.
- Pour toute parution, la grille fait foi.
- Les photos qui nous sont confiées ne seront pas retournées. Vous pouvez nous les envoyer par mail en précisant vos nom et prénom indiqués sur la présente commande.

☐ Transportables ☐ Plaisance ☐ Gros bateaux ☐ Bateaux à passagers ☐ Recherche ☐ Moteurs ☐ Matériel ☐ Emploi ☐ Divers

Les rubriques suivies d'une étoile (*) sont obligatoires.

Modèle ou (à défaut) type de bateau* : ..... Devise (nom du bateau) : .....

Matériau de la coque* : .....Fabricant : ..... Année de construction : .....

Nbre de couchages : ..... Longueur* : ..... Largeur : .....Tirant d'eau : ..... Tirant d'air : ..... Hauteur sous barrot : .....

Visible à (ville + département) : ..... Prix* : .....€ Moteur : .....

Texte limité à 10 lignes maximum

Nouvelle grille, nouveaux tarifs : plus simple, plus économique !

	1 PARUTION	2 PARUTIONS	3 PARUTIONS
ANNONCE SANS PHOTO	❒ 35 €	❒ 55 €	❒ 75 €
ANNONCE AVEC 1 PHOTO	❒ 55 €	❒ 95 €	❒ 135 €
ANNONCE AVEC 1 PHOTO + FOND GRIS	❒ 60 €	❒ 105 €	❒ 150 €
ANNONCE AVEC 2 PHOTOS Nouveau	❒ 65 €	❒ 115 €	❒ 165 €
ANNONCE AVEC 2 PHOTOS + FOND GRIS Nouveau	❒ 70 €	❒ 125 €	❒ 180 €
OPTION FICHE COMPLÉMENTAIRE (voir page 96) Le dossier à compléter vous est envoyé par mail à la réception de votre bon de commande	❒ + 15 €	❒ + 20 €	❒ + 25 €
TOTAL DE MA COMMANDE AVEC L'OPTION FICHE COMPLÉMENTAIRE	..... €		
Nouveau PACK 1 AN TRANQUILLITÉ Annonce 2 photos + fond gris + fiche complémentaire	❒ 10 PARUTIONS 490 € Possibilité de régler en plusieurs fois (nous contacter) → soit 30 % de remise		
ANNONCE BATEAU < 5000 € réservé aux particuliers	❒ 1 Parution GRATUIT		
ANNONCE MATÉRIEL < 500 € réservé aux particuliers	❒ 1 Parution GRATUIT		

coordonnées*

Nom : ..... Prénom : ..... Société (le cas échéant) : .....

Adresse : ..... Code postal : ..... Ville : .....

Téléphone |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_| E-mail : .....

*Utilisé seulement pour la gestion interne.

Nous vous rappelons que conformément à la Loi 78-17 du 6 janvier 1978 «relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés», vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant. Vous pouvez exercer ce droit à l'adresse indiquée ci-dessous.

règlement (Condition impérative pour l'acceptation de l'annonce)

Date :

Signature :

☐ chèque bancaire joint à l'ordre de Fluvial

☐ carte bancaire

N° de carte |_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|_|

Date d'expiration : ..... Cryptogramme |_|_|_| (les 3 derniers chiffres au dos de votre carte)

Nom du titulaire de la carte : ..... Prénom : .....

Ordre de parution à nous retourner dûment complété, signé et accompagné de son règlement : FLUVIAL Service Petites Annonces - Nathalia Momenceau
2 rue des Consuls - C.S. 30031 - 34973 LATTES cedex - Tél. +33(0)4 67 50 42 68 - Fax +33(0)4 99 64 32 38 - pa@fluvialnet.com - www.fluvialnet.com

H2O
les spécialistes du fluvial

Port de Plaisance - 21170 St Jean de Losne tél : 03 80 39 23 00
www.h2o-bateau.fr - h2o@h2ofrance.com

Bateaux fluviaux visibles à Saint Jean de Losne :

Euroclassic : 13.78 x 4.10. 2004. Kubota 62 cv . 4 couchages - 179 000 €
Luxemotor : 14.99 x 4.40. 2004. Iveco 120 cv. 1 cabine - 345 000 €
Tjalk hollandais : 15.00 x 3.40. 1905. Ford 80 cv. 1 cabine - 59 000 €
Péniche : 15.85 x 3.10. 1927. Man 90 cv. 1 cabine - 84 000 €
Steilsteven : 16.00 x 3.95. 1927. Daf 80 cv. 2 cabines - 129 000 €
Tjalk neuf : 16.85 x 4.65. 2010. Iveco 150 cv . 2 cabines - 235 000 €
Sagar Marine : 17.37 x 3.81. 2003. Perkins 91 cv. 2 cabines - 215 000 €
Sagar Marine : 17.37 x 3.82. 2005. Beta 90 cv. 2 cabines - 270 000 €
Péniche : 17.70 x 3.70. 2005. Iveco 80 cv . 2 cabines - 169 000 €
Tjalk aménagé : 18.50 x 3.57. 1913. Ford 72 cv. 6 couchages - 110 000 €
Tjalk : 18.50 x 4.30. 1927. Daf 120 cv. 3 cabines - 149 000 €
Péniche habitable : 19.90 x 3.65. 2002. Perkins 135 cv. 2 cabines - 170 000 €
Tjalk : 21.46 x 4.10. 1929. Man 130 cv. 2 cabines - 100 000 €
Luxemotor : 21.62 x 3.92. 1926. Ford 120 cv. 2 cabines - 199 000 €
Tjalk hollandais : 23.00 x 4.50. 1921. Ford 75 cv. 3 cabines - 119 000 €
Hagenaar : 23.10 x 4.13. 1898. Mercedes 65 cv. Coque vide à aménager - 39 000 €
Hagenaar : 23.86 x 4.88. 1905. Daf 120 cv. 2 cabines - 160 000 €
Luxemotor : 24.35 x 4.44. 1912 . Daf 126 cv. 3 cabines - 220 000 €
Luxemotor : 25.64 x 5.03. 1909 / 1999. Daf 190 cv. 2 cabines - 165 000 €
Luxemotor : 29.50 x 5.05. 2000. John Deere 175 cv. 2 cabines - 560 000 €

Staverse Kotter
11.99 x 4.00. 1995 .Iveco 120cv.
2 cabines -178 000 €

Kruiskamp
12.40 x 3.90. 2005. Iveco 120 cv.
2 cabines -149 000 €

Bateaux mixtes mer / fluvial visibles à Saint Jean de Losne:

Vedette mixte : 9.10 x 3.05. 1969. Mercedes 42 cv. 4 couchages - 14 900 €
Aquanaut Beauty 950 : 9.55 x 3.30. 1995. Yanmar 100 cv. 4 couchages - 75 000 €
Delta 960 : 9.60 x 3.45.1977. Volvo 115 cv. 4 couchages - 40 000 €
Kruiser : 9.70 x 3.20. 1977. Ford 65 cv. 2 cabines - 38 000 €
Pedro 32 Ok : 9.82 x 3.50. 2001 . Perkins 91 cv. 1 cabine - 85 000 €
Merwekruiser : 10.10 x 3.10. 1976. Peugeot 50 cv. 6 couchages - 29 000 €
Linssen 34 : 10.10 x 3.60. 1995. Volvo 145 cv. 4 couchages - 110 000 €
Linssen AC 320 : 10.10 x 3.45. 1996. Peugeot 62 cv. 2 cabines - 70 000 €
Stevens : 10.40 x 3.30. 1990. Volvo 110 cv. 6 couchages - 59 000 €
Aquanaut Beauty : 10.50 x 3.50. 1992. Ford 135 cv . 6 couchages - 85 000 €
Pedro : 10.50 x 3.50. 1988. Volvo 2 x 62 cv . 6 couchages - 59 000 €
Pedro Skiron 35 : 10.60 x 3.50. 2001. Perkins 91 cv. 2 cabines - 95 000 €
Kotter : 10.66 x 3.50. 1978. Perkins 100 cv. 1 cabine - 49 000 €
Yacht : 10.80 x 2.90. 1980. Yanmar 55 cv de 1995. 6 couchages - 29 000 €
Vedette hollandaise : 11.30 x 3.30. 1974. Perkins 2 x 71 cv. 2 cabines - 59 000 €
Kotter : 11.30 x 3.80. 1991. Ford 105 cv. 2 cabines - 80 000 €
Polaris : 11.40 x 3.37. 1975. Daf 105 cv. 2 cabines - 48 000 €
Arcoa 1130 : 11.40 x 3.48. 1974. Mercruiser 2 x 180 cv. 1 cabine - 45 000 €
Linssen 380 AC : 11.50 x 3.95. 1999. Volvo 2 x 100 cv. 2 cabines - 218 000 €
De Ruiter : 11.70 x 3.25. 1976. Daf 85 cv. 8 couchages - 49 000 €
Pedro Donky 42 : 12.70 x 3.99. 2009. Perkins 150 cv. 4 couchages - 385 000 €
Vacance solide 42 : 12.70 x 4.00. 2002. Deutz 159cv. 2 cabines - 229 000 €
Aquanaut Unico : 13.21 x 4.14. 1994. Volvo Penta 2 x 150 cv. 4 couchages - 149 000 €
Drifter Yachts : 13.60 x 4.30. 2005. Volvo 210 cv. 2 cabines - 395 000 €
Pedro Bora 47 : 14.20 x 4.10. 1988. Volvo 2 x 150 cv. 2 cabines - 179 000 €
Vedette hollandaise : 15.00 x 3.45. 1939. Daf 105 cv. 2 cabines - 69 000 €
Sunseeker Caribbean : 15.86 x 4.60. 1992. Man 2 x 680 cv. 7 couchages - 159 000 €
Kotter : 16.80 x 4.65. 1980. Man 240 cv. 2 cabines - 155 000 €

H2O vous propose une gamme complète de services pour :

Vendre ou acheter un bateau neuf ou d'occasion
Ponton de vente présentant le plus large choix de bateaux en France

Amarrer dans l'un de nos 3 Ports de Plaisance
Bornes électriques, eau potable, accès aux personnes à mobilité réduite, wifi, visionnage des ports via webcam

Faire réparer, modifier ou entretenir son bateau
À votre disposition une équipe de professionnels confirmés et passionnés

S'équiper au magasin d'accastillage
Distributeur officiel de Linssen Yachts, Broom, Vetus, Mastervolt et Cupa

Conseil, assistance, expérience

H2OLIDAYS
WWW.VACANCESFLUVIALES.COM

VOUS PROPOSE DES MILLIERS DE CROISIÈRES SUR DES BATEAUX SANS PERMIS ET DES BATEAUX HÔTELS DANS TOUTE L'EUROPE.

H2OLIDAYS - ST. JEAN DE LOSNE - FRANCE
TÉL. +33 (0)3 80 29 13 81 **EMAIL** INFO@H2OLIDAYS.FR

Chantier Naval Raimondo - EVEZARD wr
Construction de bateaux neufs - Toutes transformations - Toutes réparations
02.48.76.03.04
www.chantier-naval-evezard.com

Nouveaux tarifs, nouvelle grille
Petites annonces de Fluvial
Rendez-vous en page 84

TRANSPORTABLES

SHETLAND 4+2 - Shetland - 1993 - «Bizon» - Coque polyester - Mercury 90 CV - 4+2 couchages - 6.4 m x 2.5 m, T.E. 0.65 m, T.A. 2.5 m. Remorque 2 essieux, parfait état, équipement complet, liste sur demande, 10 mois sous hangar.
Visible Cavalaire (83). 20 000 €.
Tél. : **04 94 15 48 66**

5533

PLAISANCE

BATEAU Plaisance - Aluminox - 1996 - «Paul Riquet» - Coque aluminium - Iveco 80 CV diesel x 2 - 8 m x 3 m, T.E. 0.8 m, T.A. 3 m. Belle construction alu., très bon état. Ancien bateau promenade.
Visible Avignon (84). 30 000 € à débattre.
Tél. : **04 94 32 01 84 - 06 80 87 01 93**

4765

RENAUD 8000 - 1988 - «Maurice» - Coque polyester - Yanmar 17 CV - 4/6 couchages - 8 m. 26 111 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr**
Site : **www.bateau.fr**

5660

CAPRI TOWN STAR - Coque polyester - 2+1 couchages - 8.3 m. 28 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5610

CAPRI - Coque polyester - 2+1 couchages - 8.3 m. 22 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5609

ESPADE 850 FLY - 1987 - «Harry Dixon» - Coque polyester - Volvo 2002 18 CV - 4/6 couchages - 8.5 m. 27 222 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr**
Site : **www.bateau.fr**

5661

PETITE PENICHE - Wildf Norsfolk - 1974 - «Capella II» - Coque polyester - 30 CV - 5 couchages - 8.5 m x 3.3 m, T.E. 0.5 m, T.A. 2.4 m. Entièrement refait en 2009 avec moteur 30 CV (310 hrs) ultra silencieux et économe (2 l/h) sondeur et sécurité Eau : 400L, pompe élect, eau chaude cumulus 75L. Frigo gaz cuisson 3 feux, évier inox, toit ouvrant, taud de soleil taud hiver sur enrouleur.
Visible Buzet sur Baïse (47). 21 000 € à débattre.
Tél. : **06 03 16 87 89**

5465

VLET HOLLANDAIS - Schuttevaer - Coque acier - Mitsubishi 24Kw - 8.6 m x 2.85 m, T.E. 0.9 m. Propulseur d'étrave, panneau solaire, Victron, res. eaux usées. (N°360 sur le site)
Visible Pays Bas. 47 000 €.
Tél. : **06 11 29 12 83**
E-mail : **vhlcontact@free.fr** - Site : **www.vhlcontact.com**

5670

VEDETTE HOLLANDAISE - 1979 - «Barth» - Coque acier - Peugeot 63 CV de 2002 (690 h) - 4 couchages - 8.9 m x 2.95 m, T.E. 0.9 m. Expertise et carénage en 2011, prop. d'étrave, panneau solaire, ind. de barre, sondeur, frigidaire à compression 40 L, gazinière 3 feux, eau chaude par échangeur et 220V.
Visible La Réole (33). 33 000 €.
Tél. : **05 59 34 48 72**
Site : **sites.google.com/site/vedettebarth**

5158

ESPADE 930 - 1987 - «Peter Pan» - Coque polyester - Volvo 18 CV - 4/6 couchages - 9 m. 18 900 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr** - Site : **www.bateau.fr**

5663

CRIS CRAFT CONSTELLATION - 1962 - «Ponent» - Coque bois - 2 Perkins 90 CV - 4 couchages - 9.14 m x 3.17 m, T.E. 0.8 m, T.A. 2.9 m. En acajou, douche toilette, chauffage, cuisine, mer/rivière, carénage à prévoir, entretien régulier, très lumineux, construit en floride. Photos et caractèristiques sur demande.
Visible Capestang (34). 15 000 € à débattre.
Tél. : **06 12 46 59 33**

5498

RIVIERA 920 - 1989 - «Flavie» - Coque polyester - Volvo 18 CV - 6/8 couchages - 9.2 m. 32 300 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr** - Site : **www.bateau.fr**

5664

AQUAFIBRE - Coque polyester - BMC 35 CV diesel reconditionné 2012 - 9.2 m x 3.35 m. Peinture de coque et antifouling 2012 - Aménagement intérieur en excellent état. Possibilité de visite à sec.
Visible Canal du Nivernais. 26 000 €.
Tél. : **06 83 24 45 88**

5652

EAU CLAIRE 930 - Jeanneau - 1986 - «Roxie» - Coque polyester - Yanmar 44 CV diesel - 3+2 couchages - 9.3 m x 3.57 m, T.E. 0.65 m, T.A. 2.2 m. Maintenance par profess., 12-220V, 1 batt. moteur et 3 service, plaque et four gaz, évier, télé lcd 54 cm, ch.eau et chauffage gaz, couchage 2+1+2. Port payé au 31/03/2013, appeler pour visiter.
Visible Colombiers (34). 29 900 €.
Tél. : **06 09 07 00 05 pr rdv**

5577

PENICHETTE 930 - 1984 - «Nokkel» - Coque polyester - Volvo 28CV 3030 hres - 2+2 couchages - 9.3 m x 3.1 m, T.E. 0.65 m, T.A. 2.5 m. Groupe électro 4 Kw Plat bord teck carénage + peinture 2012, antenne SAT auto TV décodeur,VHF, chauffe eau moteur + élec 2 frigos réchaud 3 feux four, 2 vélos inox pliables.
Visible Avon (77). 50 000 €.
Tél. : **06 07 05 56 21**

5642

PENICHETTE 930 - 1983 - «Mesange» - Coque polyester - Volvo 2002 18 CV - 5 couchages - 9.3 m x 3.1 m. Cuisine aménagée, chauffage à gaz air pulsé, cabine avant avec 1 lit double, production d'eau chaude par chauffe eau gaz, coursive avec 1 lit simple, eau chaude et froide sous pression. Coin repas transformable en lit double, toit coulissant, cabine de douche, WC marin et lavabo. Très bon état
Visible Chenillé-Changé (49). 36 500 €.
Tél. : **02 41 95 16 17**
E-mail : **reservation@maine-anjou-rivieres.com**
Site : **www.maine-anjou-rivieres.com**

5630

CONSORT - Coque polyester - 2+2 couchages - 9.45 m. 45 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5613

DOERAK 950 - 1974 - Coque acier - Peugeot 63 CV 1.5L/h - 8 couchages - 9.5 m x 3.1 m. + plate forme MOTO. 2 cab, 8 couchettes maxi, cuisine équipée, WC, lavabo, douche, chauffage pulsé au gaz, sous maine + anti fouling OFFERT.
Visible Port de Beaucaire (30). 30 000 €.
Tél. : **06 62 53 57 33**
E-mail : **c.mercier0441@orange.fr**

5567

VEDETTE HOLLANDAISE MER-RIVIERE - Amerglass - 1970 - «Anicolas» - Coque polyester - 2 x 75 CV Perkins - 6 couchages - 9.6 m x 3.1 m, T.E. 0.9 m, T.A. 3 m. Vedette entièrement refaite à neuf arbre hélice inverseur guindeau elec. batteries sellerie frigo tri plaque flap élément TV gsm sondeur GPS peinture antifouling vrainage elec service seul motorisation révisée en excellent état.
Visible BUZET SUR BAISE (47). 39 000 €.
Tél. : **06 22 80 13 81**

5505

TOUTE REPRODUCTION PAR TOUT MOYEN EST INTERDITE SANS L'ACCORD DE L'AUTEUR

BUREAU D'ETUDES MARITIMES

R. Poulet, expert - Z.A. Parc d'activités Descartes
33370 ARTIGUES - près BORDEAUX.
Tél. 05 57 77 01 01 - Fax 05 57 77 01 02 - E-mail : bem@be-maritimes.com

Etude, construction, transformation de tous navires maritimes, fluviaux, professionnels, plaisance, passagers, logement, de servitude, bac, transformation d'automoteur.

◆ MATERIAUX : aciers, alliages légers, matériaux composites ◆

- ❑ Architecture navale
- ❑ Etude de stabilité
- ❑ Surveillance des travaux
- ❑ Expertise
- ❑ Sondage par ultra-sons
- ❑ Dossiers administratifs et techniques
- ❑ Etude de structures
- ❑ Etudes d'engins sous-marins

Assurances Jérôme HARDY

CAP MARINE

ASSURANCES & REASSURANCES SAS
Département CANED

www.cap-marine.com

ASSURANCES FLUVIALES
plaisance, habitation, commerce

CONTACT : nantes@cap-marine.com
+33(2) 40 69 31 96

COURTIERS D'ASSURANCES MARITIMES ET TRANSPORTS
ROUEN - PARIS - NANTES - GENEVE

Evac

PROTÉGEZ L'ENVIRONNEMENT
ECONOMISEZ L'EAU

- Traitement des eaux usées
- Centrale de vide et de collectage
- Séparateur à graisses
- Toilette sous vide

EVAC Marine Sector
Tél : +33 1 34 21 99 88 - Fax : +33 1 34 64 39 00
Contact : info.evacfr@evac.com - www.evac.com
Evac is a company of the Zodiac Marine & Pool Group

PORTS de PARIS

L'AUTRE VOIE EN ILE-DE-FRANCE

DEVELOPPER UNE ACTIVITE D'ANIMATION/LOISIRS SUR LA SEINE !

Gestionnaire du domaine public fluvial en Ile-de-France, Ports de Paris propose régulièrement des emplacements sur l'eau et à quai pour y accueillir des activités d'animation et de loisirs. Celles-ci doivent avoir vocation à promouvoir le transport fluvial et/ou à animer les espaces portuaires depuis un établissement flottant ou naviguant.

Pour en savoir plus rendez-vous sur notre site internet à l'adresse suivante:
http://www.paris-ports.fr/entreprise/activites-danimation-loisirs-tourisme-fluvial

LES CHANTIERS NAVALS VANDENBOSSCHE

Vous accueillent et réalisent vos projets les plus divers

« De la planche à dessin à la mise à l'eau »
DEVIS GRATUIT

- Aménagements intérieurs (menuiserie, plomberie, électricité…)
- Fourniture de hublots et sabords
- Construction, transformations et réparations de bateaux en acier
- Bateau logement et plaisance
- Installation de moteurs et tous travaux de chaudronnerie industrielle

60, quai Alfred Sisley – 92390 VILLENEUVE LA GARENNE
Tél : 01 47 94 53 90 – Fax : 01 47 94 86 65
contact@chantier-naval-vandenbossche.com - www.chantier-naval-vandenbossche.com

DEPUIS 4 GÉNÉRATIONS

despinoy
constructeur naval

Constructions	Cale	Coque
Réparations	Dock flottant (capacité de levage 200 t.)	Keel cooling
Transformations	Forfait : cale, sablage, carénage	Grue de voitures (avec certificat de conformité)
Propulsion AV/AR	Remplacement de fond	Citerne souple

DESPINOY – 20, rue Albert Charton – 59 552 COURCHELETTES – Tél. : 03 27 98 85 82 – Fax : 03 27 91 87 80
chantiers.despinoy@wanadoo.fr

LA REVUE FLUVIAL AUTORISE

Petit Navire

Construction et réparation navale acier et polyester
Aménagement de bateaux-logement

Bateau-atelier Squale

1 bis, rue des Carrossiers 95870 Bezons
www.petit-navire.net
info@petit-navire.net

Michel Perrault 06 86 33 92 86
Dominique Pottier 06 50 97 07 66

TAMARIS - Coque polyester - 4+2 couchages - 9.7 m. 45 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : romuald.leblanc@leboat.com
Site : www.leboatventedebateaux.com

5614

VEDETTE HOLLANDAISE - Romanza - 1980 - Coque acier - Ford 96 CV - 2+2 couchages - 10 m x 3.15 m, T.E. 1 m, T.A. 2.3 m. TB Etat, bateau robuste en acier 5 mm, avant en éventail, plage AR, échelle, daviers, plat-bord sans denivellation, conso. 2L/H, nouveau taud, inter. spacieux.
Visible Bourgogne (71). 33 000 €.
Tél. : **03 85 79 23 96 laisser message**

5554

VEDETTE HOLLANDAISE - 1974 - Coque acier - 6 couchages - 10 m. 5me catégorie, propulseur d'étrave, conduite ext. et int., carénage 2012, moteur refait. Actuellement 2 500 hrs.
Visible cap. Capestang (34). 40 000 €.
Tél. : **06 07 73 54 22**

5488

LINSSEN CLASSIC STURDY 35 AC - Linssen - 1989 - «Ica-onna» - Coque acier - VOLVO TAMD31 100 CV - 4 couchages - 10.3 m x 3.55 m, T.E. 1.15 m, T.A. 2.6 m. Très beau bateau. Etat impeccable. Hublots laiton. Intérieur acajou. Beaucoup de charme. Peinture et antifouling récents. Nombreux équipements. Essai en navigation possible.
Visible Bourgogne. 122 000 €.
Tél. : **06 82 25 14 96**

5591

MOUNTAIN STAR - Coque polyester - 4+1 couchages - 10.5 m. 52 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : romuald.leblanc@leboat.com
Site : www.leboatventedebateaux.com

5616

HAINES 34 - 2004 - Coque polyester - Yanmar 4JH3 56 PS - 10.55 m x 3.71 m, T.E. 0.97 m. VEDETTE ANGLAISE 2004/2005. Propulsion hydraulique, carburant 350L, eau 400 L- 2 cabines doubles -cuisine équipée- 2 WC/ douches - TB, Canapé salon convertible 2 pl.- 2 postes de pilotage (ext./int).
Visible Midi ou Bourgogne. 92 000 €.
Tél. : **04 94 26 72 72**
E-mail : grea.fr@hapimag.com

5680

MERCHANT - Coque polyester - 4+2 couchages - 10.7 m. 35 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : romuald.leblanc@leboat.com
Site : www.leboatventedebateaux.com

5654

VEDETTE HOLLANDAISE GRUNO 1050 - 1989 - Coque acier - FORD DIESEL 75KW (102CV) 6cy - 10.75 m x 3.5 m, T.E. 1 m. 9T. Prop d'étrave - Panneau solaire - Eau 350L, Carburant 350L, Eaux usées - Cab arrière lit double, cab avant 2lits simples, cabine de douche séparée du cabinet de toilette. Cuisine en contre-bas avec dinette transformable, ouverte sur le carré. Poste de pilotage int et ext. Terrasse ext couverte par bimini de 2011. Plage de bain avec bossoires. Peinture de coque et réfection des tissus intérieur en 2008.
Visible St Jean de Losne (21). 75 000 € à débattre.
Tél. : **03 80 29 11 06**
E-mail : laure@captainjo.com
Site : www.captainjo.com

5602

VEDETTE HOLLANDAISE - chantier KOK - 1977 - «Callipyge» - Coque acier - DAF 6 cylindres 85 CV - 6 couchages - 10.9 m x 3.45 m, T.E. 0.95 m. Solide vedette mixte. 1 double cabine AR isolée + dinette + 2 simples AV. Eau 600L, frigo trimix chauffe-eau + cuisson 4 feux à gaz. Douche séparée. WC + lavabo neufs. Keelcooling GO 400L. Complète : Compas GPS VHF sondeur propulseur etc. TBE.
Visible Rouen (76). 59 000 € à débattre.
Tél. : **06 86 62 60 46**

5644

VEDETTE HOLLANDAISE ALM KRUISER - 1982 - Coque acier - Moteur in-board DAF 575 - 120 CV diesel - 5 couchages - 11 m x 3.65 m, T.E. 1 m, T.A. 3.1 m. Vends cause décès, sablage 2005, toutes options, très bon état, int.teck massif à lattes, entretenu chantier Allemand, pourrait servir de res. secondaire. carénage, peinture 2012. Expertisé en 2012.
Visible Cap d'Agde (34). 99 900 € à débattre.
Tél. : **06 28 76 60 76 - 04 67 26 64 92**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

4547

VEDETTE HOLLANDAISE - 1993 - Coque acier - Volvo 145 CV - 11 m x 3.7 m. Vedette Linssen 37, propulseur étrave, guindeau, chauffage central, tauds, place port possible. 99 000 €.
Tél. : **06 81 13 35 01**
E-mail : dejean_roger@orange.fr

5673

LINSSEN YACHT 36 - 1991 - «Glenn Miller» - Coque polyester - Nanni 62 CV de 2007 - 4/6 couchages - 11 m. 98 889 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : contact@bateau.fr - Site : www.bateau.fr

5662

BANJER 37 FIFTY - Estia - 1972 - «Banjer» - Coque polyester - 105 CV B Perkins (78) - 5/6 couchages - 11.13 m x 3.48 m, T.E. 1.4 m, T.A. 3 m. Banjer Fifty Mer et Canaux-rivières Robuste et très Confortable HB 1,90 très bien équipé, eau chaude réserves eau700 L gas-oil 900 L'équip. navigation complet.Super vie à bord Timonerie fermée avec salon de pont. Prêt à partir...
Visible (59). 49 000 €.
Tél. : **03 21 48 66 72 - 06 14 27 14 98**

4745

BUCCANEER - 1980 - Coque polyester - 11.2 m. Entièrement réaménagé, moteur refait par professionnel, peinture récente, panneau solaire. Sur emplacement idéal résidentiel.
Visible Auxerre (89). 35 000 €.
Tél. : **06 82 12 43 71**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5651

HOUSEBOAT FB WILDS - FB Wilds - 1980 - «Anchelo» - Coque polyester - Perkins 40 CV - 4 couchages - 11.3 m x 3.6 m, T.E. 0.8 m, T.A. 2 m. Habiter à 2, voyager à 4 confortablement ? Ce house boat est idéal. Solide coque épaisse carénée en 2010. Station debout partout. Grand salon avec plancher de bois rouge, chambre, bain, cuisine complète. Gaz, pompe à chaleur, convertisseur 12/220V...
Visible Nogent sur Marne (94). 49 500 €.
Tél. : **06 86 74 99 36**

5119

EAU CLAIRE 1130 - 1999 - «Capri» - Coque polyester - 10/12 couchages - 11.3 m. 36 800 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : contact@bateau.fr - Site : www.bateau.fr

5667

CONNOISSEUR C-1135 - Connoisseur - 1981 - Coque polyester - 50 CV diesel - 4+2 couchages - 11.35 m x 3.8 m, T.E. 0.8 m, T.A. 2.5 m. Antifouling et peinture fin 2010, échange standard moteur par Connoisseur en 2000, moins de 1000h à l'horamètre. Ecrire à Fluvial (réf annonce 5265) ou envoyer un mail pour plus de renseignements.
Visible Fouchécourt (70). 39 000 €.
E-mail : yaduner@orange.fr

5265

AQUANAUT DRIFTER 1150 AK - Aquanaut - 2005 - «Jacknicol's» - Coque acier - 135 CV Perkins 6 cyl 1200 h - 4+3 couchages - 11.45 m x 3.9 m, T.E. 1.05 m, T.A. 2.7 m. TBE mer/riv. cat B, eau 500L, gasoil 800L, GE6Kw, 2 propulses, Clim révers., chauff. Webasto, 5 bat. neuves, cab AR lit centré, WC élec. séparé, douche + lav. linge, pilot. auto + équipé mer compl. anodes & antifouling juin 2012. Dossier complet sur demande.
Visible Carcassonne (11). 177 000 €.
Tél. : **06 10 50 14 38**
E-mail : santiago.lefevre@gmail.com
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5436

Bateaux du Midi

Bateaux visibles sur place :
Canal du Midi à Villeneuve les Béziers (34)

Appelez-nous au : 04 67 39 74 83
06 12 06 04 53

ref 589 : Vedette acier cabine arrière 9m 40 CV cockpit bâché cuisine équipée carénage 2011
23 000 €

ref 667 : Ijsselaak habitable 13,50 m x 3,75 m, 100 CV, péniche traditionnelle hollandaise, intérieur large et confortable, grande plage arrière.
38 000 €

ref 666 : Luxe moteur 22 m x 4m, 105 cv. Beau potentiel, grands volumes, cuisine équipée, aménagements à terminer. Prix très intéressant.
45 000 €

Bateaux du Midi propose une sélection de bateaux visibles sur le Canal du Midi ou au Pays-Bas, vedettes hollandaises, Tjalk, Luxemoteur, péniches. Berend Gozens partage son temps entre France et Pays Bas, 30 ans d'expérience à votre service pour vous accompagner dans la réalisation de votre projet. Consultez notre site : **www.bateauxdumidi.com**

Vous cherchez un bateau d'occasion en Hollande

Vous êtes à la recherche d'un bateau d'occasion à acheter en Hollande et vous ne savez pas comment faire ! Guy Jacob vous accompagne et vous conseille depuis le début de vos recherches jusqu'à la fin de la transaction 25 ans d'expérience de Guy Jacob de Koejac Yachting à traiter des affaires aux Pays-bas dans le domaine des bateaux de plaisance en acier, lui ont permis d'acquérir une parfaite connaissance des us et coutumes de la Hollande dans ce secteur d'activité, ce qui vous assure une satisfaction totale pour votre future acquisition.

Guy JACOB
Tél. +33 (0)3 88 61 26 78 • +33 (0)6 07 218 245 g.jacob@koejac.fr
KOEJAC Quai des Belges - BP 16 - 67064 Strasbourg - France

CANLER J.

ORGANISME DE CONTRÔLE

BATEAU ÉCOLE PROFESSIONNEL et PLAISANCE
CONSEILLER TECHNIQUE

Nous nous chargeons de toutes expertises
France, Belgique, Hollande et Allemagne
Tarifs sur devis. Téléphonez-nous

6, rue des Frères Hazebrouk – 59890 Deulemont
Tél. : 03 20 39 19 34 / Port. : 06 09 62 67 25
Fax : 03 20 39 08 90
E-mail : vnfd.deulemont@libertysurf.fr

RAMS

MOTEURS & GROUPES ÉLECTROGÈNES

YANMAR marine

Moteurs marins
Groupes électrogènes de bord
Pièces de rechange
Service après-vente

Cummins

Rendez-vous au salon Nautic du 8 au 16 novembre (Paris) Stand Cummins 2.2/A02

Deux agences:
RAMS Lyon
RAMS Paris

Cummins **Onan**

Toutes nos coordonnées sur rams.fr

CHANTIER NAVAL ROUSSEAU

CONSTRUCTION - REPARATION - TRANSFORMATION
MECANIQUE GENERALE - MOTEURS - HYDRAULIQUE
TRAVAUX COQUE FER - CHAUDRONNERIE
LIGNES D'ARBRES - HELICES - GIRATION
Plaisance, Passagers, Commerce, Pousseurs

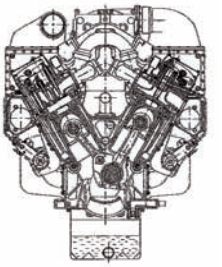
AGENT : BAUDOUIN IVECO CATERPILLAR

www.chantier-naval-rousseau.fr

Découpe plasma et oxycoupage numérique

Tirage sur dock jusqu'à 65T, ou sur chariots jusqu'à 50 m x 7,50 m

Quai du Loing BP 30011 77250 VENEUX LES SABLONS
Tel: 01 60 70 52 87 Fax: 01 60 70 52 95 ets-rousseau@wanadoo.fr



NAUTIC DIESEL
Chantier Naval

Réalise pour vous :

Grands travaux de chaudronnerie
comme remplacer les fonds d'un bateau,
ses bouchains ou bordés,
travaux de soudure et tuyauterie

Mais aussi réparations sur tous types
de moteurs DIESEL

Agent IVECO
BAUDOUIN
BETA MARINE
PERKINS

REMOTORISATION INTERVENTIONS
sur lignes d'arbres
et gouvernails

Equipe mobile, nous intervenons
de LYON à TOULOUSE

Parc Aquatechnique – 34200 Sète
Tél. : 04 67 28 49 81 - Port. : 06 09 35 28 42
www.nautic-diesel.com

Courtier de Bateaux.fr

Spécialistes de Péniches Anciennes et de Vedettes Hollandaises

N'oubliez pas de consulter la fiche complémentaire sur www.fluvialnet.com

VLET HOLLANDAIS - 1990 - Coque acier - DAF 615 125 CV - 11.5 m x 3.6 m, T.E. 1.2 m. Très bon état, options. N°358 sur le site.
Visible Pays-Bas. 115 000 €.
Tél. : **06 11 29 12 83**
E-mail : **vhlcontact@free.fr**
Site : **www.vhlcontact.com**

5628

STAR 1000 - Aquafibre - 1979 - «Les Copains d'Abord» - Coque polyester - Kubota 5 cyl. 63 CV - 4/5 couchages - 11.5 m x 3.2 m, T.E. 0.9 m, T.A. 2.5 m. Int. refait à neuf par pro, 2 ch., 2 WC, 2 douches. Peinture coque et pont 2005. Antifooling 2011. Toit ouvrant AV taud, Webasto neuf, onduleur 2kwa, chargeur, pan. solaire. Prise 220V, VHF, sondeur. Rapport expert pour assurance 2011.
Visible Baye-Bazolles (58). 45 000 €.
Tél. : **06 86 38 88 18**

5371

ESPADE CONCEPT - 1990 - «Sarroux» - Coque polyester - Craftsman 42 CV de 2011 - 8 couchages - 11.5 m. 66 300 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr**
Site : **www.bateau.fr**

5659

NICOLS 1160 - 1993 - «Mooréa» - Coque polyester - Crafstman 42 CV de 2011 - 8/10 couchages - 11.5 m. 71 667 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr**
Site : **www.bateau.fr**

5665

NICOLS 1170 - 2000 - Coque polyester - Vetus 45CV diesel - 8 couchages - 11.5 m x 3.07 m, T.E. 0.65 m, T.A. 2.75 m. Direction hydraulique, double postes. Disponible.
Visible Bellegarde (30). 78 000 € TTC.
Tél. : **04 79 00 40 40 Ian Lewis**

5413

ESPADE 11,50 - 1990 - «Houache» - Coque polyester - 60 CV diesel - 4+2 couchages - 11.5 m x 3.65 m, T.E. 0.75 m, T.A. 2.48 m. Bateau et aménagement propriétaire. Cabine AR avec petit bureau, cabine centrale couchage carré AV, eau 600L, chaude 100L, douche, lavabo, nombreux rangements, WC, cuisine aménagée, frigo, micro-ondes, chauffage air pulsé, transmission hydraulique, TBE.
Visible Chatillon sur Loire (45). 54 000 €.
Tél. : **06 24 31 09 24**

5217

VEDETTE HOLLANDAISE - DE RUYTER - 1975 - Coque acier - DAF 120 CV - 8 couchages - 11.6 m x 3.11 m, T.E. 1.1 m, T.A. 3.2 m. Eau 800L,GO 600L, chambre arrière/lavabo lit 2 pers. chauf. WEBASTO, taud, dble barre, toit ouvrant, cuisine équipée, WC/douche, onduleur 12V/220V, prises de quai, radio, VHF.
Visible St Satur (18). 40 000 €.
Tél. : **06 29 67 09 39 - 06 07 63 71 29**
E-mail : **michelbentura@sfr.fr**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5092

LINSSEN 38 SC - Linssen - 1996 - Coque acier - Volvo Penta 150 CV - 6 couchages - 11.8 m x 3.6 m, T.E. 1.17 m, T.A. 2.9 m. Mer/rivière. Excellent état. Carénage + entret. mars 2012. Moteur 1360 hr. Double pilotage. Propulseur d'étrave, guindeau électr, panneau sol., pont teck, 2 cabines, 2 salles d'eau, kitchenetten carré, 1 WC électr, 1 WC marin, etc. Pace port possible.
Visible (30). 147 000 €.
Tél. : **06 07 61 08 64**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5679

Nouveaux tarifs, nouvelle grille Petites annonces de Fluvial
Rendez-vous en page 84

VEDETTE HOLLANDAISE - 1999 - «Pegase» - Coque acier - 120 CV Perkins - 6 couchages - 12 m x 3.8 m, T.E. 1.1 m. Cabine AR lit double, salle de bain, douche, carré salon, cuisine équipée : frigo, 2 fours, micro onde, machine à laver la vaisselle machine à laver linge, congel. Cabine AV bi place avec WC, guindo élect etc.
Visible Pont de Vaux (01). 132 000 €.
Tél. : **03 85 38 07 38**

5478

GRENADINE - Nauticus (Sogem) - 1980 - Coque acier - 50 CV diesel - 6+2 couchages - 12.3 m x 4.2 m, T.E. 0.6 m, T.A. 2.4 m. Unité rénovée en 2005 avec un carré central, 2 chambres, une SDB, WC. cloison modulable, totalement isolé. Double circuit 12/220V.En bon état de navigation. Habitable à l'année, place au port de Fontainebleau (77) possible. Photos sur demande. 42 000 €.
Tél. : **06 80 27 64 50**

3941

VALENTRE - Coque polyester - 8+2 couchages - 12.3 m. 45 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5655

SWALLOWTAIL - Coque polyester - 2 couchages - 12.3 m. 52 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5620

LINSSEN CLASSIC STURDY 40 - Linssen - 1995 - «Nina» - Coque acier - VOLVO TAMD41 145 CV 2200h - 4 couchages - 12.4 m x 4.05 m, T.E. 1.35 m, T.A. 2.6 m. Antifouling, Groupe ONAN 3.5KW révisés 02/2012. Excellent état.
Visible Avignon (84). 170 000 €.
Tél. : **06 48 35 51 56**
E-mail : **blochetp@free.fr**

5546

CONNOISSEUR C-1275 - Connoisseur - 1987 - «Princesse» - Coque polyester - BMC 48 CV diesel - 6+2 couchages - 12.73 m x 3.81 m, T.E. 0.8 m, T.A. 2.2 m. Bon état, tout confort, 220 V, antifouling 2009.
Visible Compiègne (60). 45 000 €.
Tél. : **06 30 97 64 89**
E-mail : **pierre-yves.biet@neuf.fr**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5406

CONNOISSEUR C-1275 - 1984 - «La Belle Epoque» - Coque polyester - 48 CV diesel - 6+2 couchages - 12.73 m x 3.81 m, T.E. 0.8 m, T.A. 2.2 m. 3 cabines, 2 WC, 2 douches, tout confort, 220v, 2 VHF, TV HD, carénage fait en mai 2012 dossier complet sur demande par mail.
Visible Armentières (59). 45 000 €.
Tél. : **06 07 83 47 89**
E-mail : **lm5152@hotmail.fr**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5437

VEDETTE HOLLANDAISE - Blawe Hand Cruiser - 1979 - «Baboun» - Coque acier - DAF 120 CV - 7 couchages - 12.8 m x 3.6 m, T.E. 1.1 m, T.A. 2.85 m. 2 cabines, peinture et nombreux éléments récents. Propulseur.
Visible Briare (45). 73 000 €.
Tél. : **02 34 04 10 44 -06 80 24 51 89 - 06 07 44 92 00**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5454

J-L Broudic
Vente de péniches/Conseils
Barge brokerage
Hollandaises/Freycinets
Tél. : 06 08 16 82 33
E-mail : luxmotc@club-internet.fr
www.luxe-motor.com
6, quai du Canal – 21170 St-Usage/St-Jean-de-Losne

LUXE MOTOR DE 22M X 3,60M - confort, accès tous canaux. Belle terrasse en prolongement de la marquise. **Prix 148 000 €**

YACHT FLUVIAL 27M - construction neuve Spacieux et confort. **Prix : 350 000 €**

Réplique de Luxemotor construit en 1998 17m x 3,80m coque, moteur et équipements techniques comme neufs. Bon volume habitable pour vivre et naviguer. **Prix : 159 000 €**

FILE PAPER MADE FOR AUTOR USE FLUVIAL

Doeve Courtiers Bateaux & Voiliers

Barges Vessels Boats Yachts **FOR SALE**

Péniche Hollandaise 23.82, ac
23.82 x 4.13 x 1.35 m, 1911
€ 99.500,--

Péniche Hollandaise 21.69, ac
21.69 x 4.47 x 1.15 m, 1925
€ 189.500,--

Moteur Rivière Clipper, acier
18.97 x 4.20 x 1.10 m, 1923
€ 134.500,--

Péniche Hollandaise 18.76, ac
18.76 x 3.20 x 1.25 m, 1905
€ 72.500,--

Voile Tjalk 18.57, acier
18.57 x 3.92 x 0.80 m, 1899
€ 92.500,--

ex Patrouilleur 17.57, acier
17.57 x 4.20 x 1.30 m, 1951
€ 99.500,--

Vedette à Moteur One Off, ac
14.20 x 4.20 x 1.20 m, 1998
€ 149.500,--

Bouman De Luxe 13.50, acier
13.50 x 4.40 x 1.20 m, 1994
€ 87.500,--

Almkruiser 10.50 OK, acier
10.50 x 4.00 x 0.90 m, 1988
€ 37.500,--

Notre site est entièrement en français

www.doeve.be

Westhavenkade 87c
3133 AV - Vlaardingen
Pays-Bas

email: info@doeve.be
+31(0)10 248 98 30
+31(0)6 53 20 20 84

UNIQUE en HOLLANDE !

Enfin un service complet qui franchit "la barrière de la langue" sans peine pour faciliter toutes vos démarches

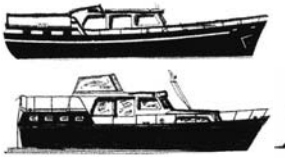
Vous envisagez d'y faire un tour, mais c'est la langue qui vous freine, n'hésitez plus car :

Enfin un service complet qui franchit la barrière de la langue sans peine pour toutes vos démarches relatives au bateau :

RUUD THOMAS
votre interlocuteur

- Mission de recherche de bateau (à partir de 35.000 euro env.)
- Interprète et traducteur
- Interlocuteur-conseil
- Démarches administratives
- Présentation d'experts agréés
- Préparation de francisation

Quant à votre choix par ex. :
À peine à 5 heures de Paris,
en un même lieu, 200 vedettes en vente,
toutes à visiter de suite, permettant la comparaison
directe entre elles.
En 2/3 jours vous réalisez ce qui risque de vous occupez des mois,
sans parler de vos frais !!!



Pour tous renseignements et/ou rendez-vous :

RUUD THOMAS
Compagniestraat 18
1018 HL Amsterdam
Pays-Bas

Mob. : 00 31/650 622 901
Tél. : 00 31/204 209 145
Fax : 00 31/204 209 146
E-mail : ruudthomas@xs4all.nl

SAÔNE PLAISANCE un professionnel à votre service

Notre sélection disponible au Port de Savoyeux

Aquanaut 1000

Gielen 15.00

Vedette Polyester 10.50 m

Connoisseur Porter & Haylett LTD 12.75

Vedette Polyester Freeman 10.50 m

Bach 9.30

Penichette 11.00

Eau claire 11.00 m

Espade 930

Narrowboat 17.00

- **Belle vedette acier Bach 900**, 2000, dble prop., Vetus 50 CV **79 000** €
- **GIELEN acier** 15 m - 225 CV Perkins Sabre **188 000** €
- **Penichette** 11.00 Nanni 43 cv **39 000 € à déb**
- **Vedette Polyester 10.50 m** moteur Tornycroft 55 CV **18 500 €**
- **Narrowboat** 17.00 m **54 000** €
- **ESPADE 1150 standard**, moteur IVECO 8141M 60 CV Dbl poste pilotage **39 500 €** (disponible à partir du 30 octobre 2012)
- **Aquanaut 1000** Yanmar 85 CV propulseur d'étrave très bien équipé **75 000 €**
- **Housboat Jeanneau** polyester Eau claire 11.00 m moteur Yanmar 44 CV **42 000 €**
- **Vedette polyester Freeman mer rivière 10.50 m** 2 x moteur Ford sabre 150 CV **prix nous consulter**
- **Espade 930** moteur Yamaha 40 CV 4T bien équipé **20 000 €**

Affaire du mois
- **Connoisseur polyester 12.75** 60 CV super équipé **49 000 € à deb prix en baisse**

- Dossier sur demande et visite sur rendez vous, déplacement pour estimation.
- Entretien, réparation, vente, motorisation toutes marques, levage.
- Port de 100 places.

NOTRE SITE DE VENTE www.bourgogne-plaisance.com

Port de Savoyeux B.P. 5, 70130 SEVEUX - Tél. +33 03 84 67 00 88 - Fax. + 33 03 84 67 00 16 - info@saone-plaisance.com

DIESEL
JOHN DEERE

CHANTIER NAVAL
Rue du Canal 15,
7640 Péronnes-lez-Antoing
Belgique
Tel. : 00.32.(0)69.44.29.71
Fax : 00.32.(0)69.44.17.73

- Cale pour 4 bateaux
- Nettoyage haute pression
- Constructions, transformations, réparations
- Tournage
- Hélices : vente et réparation
- Transformation en bateau logement
- Menuiserie, électricité

- Moteurs JOHN DEERE - G.M.
- Vente
- Révision, échange standard, dépannage, pièces
- Réducteurs- inverseurs
- Groupes électrogènes

FLANDER STAR - Coque polyester - 6+2 couchages - 12.8 m. 72 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5624

CLASSIQUE 12,80 - Coque polyester - 8+2 couchages - 12.8 m. 72 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5656

ROYAL STAR - Coque polyester - 6+2 couchages - 12.8 m. 72 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5622

TARPON 42A - 1993 - Coque polyester - Craftsman 42 CV - 10/12 couchages - 12.93 m. 122 222 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr** - Site : **www.bateau.fr**

5666

VLET HOLLANDAIS - Tukker - 1984 - «Mi Amigo» - Coque acier - DAF 575 120 CV - 4 couchages - 13 m x 4.12 m, T.E. 1.1 m. Propulseur étrave, couchage 140x190, carénage, antifouling 2012, WC, douche, chauffage air pulsé, barre hydraulique, eau 1000L, GO 1000L, 2 frigos.
Visible Péronnes (Belgique) frontière franco belge. 85 000 €.
Tél. : **06 80 27 23 11**

5674

NICOLS 1310 - 1999 - «Milan Noir» - Coque polyester - Craftsman 42 CV - 10/12 couchages - 13 m. 82 500 €.
Tél. : **03 85 53 76 72**
E-mail : **contact@bateau.fr** - Site : **www.bateau.fr**

5668

PETITE PENICHE HABITABLE - fabrication anglaise - 1990 - «Amarante» - Coque polyester - diesel - 9 couchages - 13.2 m x 3.9 m, T.E. 0.8 m, T.A. 2.5 m. Habitable toute l'année. Grande terrasse, 2 postes de pilotage, 3 chambre, 3 salles de bain, 2 WC clim, Chauffage électrique, eau chaude moteur et électrique, four gaz, lave linge, antenne satellite, libre de suite cause départ étranger
Visible sur la Charente. 80 000 €.
Tél. : **06 22 21 37 77**

5439

TOWER - Coque polyester - 8+4 couchages - 13.25 m. 60 000 €.
Tél. : **03 80 27 03 58**
E-mail : **romuald.leblanc@leboat.com**
Site : **www.leboatventedebateaux.com**

5625

PENICHE HOLLANDAISE HABITABLE - STALAL Amsterdam - 1923 - «Orsa poja» - Coque acier - 80 CV 400 hrs - 6 couchages - 13.8 m x 3.31 m, T.E. 1.1 m, T.A. 2.8 m. Excellent état : charme de l'âge et plaisir de la modernité : facile à piloter, propulseur étrave, refaits neuf : coque acier 2004 - sablage et peinture Roof 2010- électricité 2009 - 2 cabines (6 couchages), chauffage, eau chaude.
Visible Beaucaire (30). 92 000 € à débattre.
Tél. : **06 13 21 49 72**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

5124

PENICHE LOGEMENT ENTIEREMENT A RESTAURER - 1930 - «Taurus» - Coque acier - 6 couchages - 14 m x 2.6 m. Cabine de pilotage de 4 m2, pièce principale de 14 m2. sdb. Salle moteur sous cale. Plan de sondage 2007. Possibilité de reprendre emplacement facilement dans port privé. faire offre si intéressé:
Visible Chatenay sur Seine (77). 5 000 €.
Tél. : **06 88 29 25 47**
E-mail : **simomaxwell@hotmail.com**

5681

TRAWLER TECIMAR - Tecimar - «La Martinique» - Coque polyester - 14 m x 4.2 m, T.A. 3.2 m. A finir (intérieur + mot.) avec nbreux matériels. Ex vedette 1ere cat. SNSM, spacieuse et robuste.
Visible Carces (83). 16 000 € à débattre.
Tél. : **06 75 02 26 48**

5632

REMORQUEUR TRANSFORME - Yachtwerf Berlin (ex-RDA) - 1964 - «Alcyon» - Coque acier - DAF 575 Turbo 160CV - 4 couchages - 14.2 m x 3.25 m, T.E. 1 m, T.A. 2.85 m. Surface 25m2 (env). 2 cabines (4 couchages), salon, cuisine, WC, douche, gasoil 1000L, eau 200L, pompe s/pression. Bien isolé, chauffage, prêt à partir, complet. Photos sur site.
Visible Migennes. 89 000 €.
Tél. : **06 81 63 08 31**
E-mail : **alcyon-fr@hotmail.fr** - Site : **http://www.alcyon-fr.fr**

3121

N'oubliez pas de consulter la fiche complémentaire sur www.fluvialnet.com

VEDETTE HOLLANDAISE - Allemand - 1905 - «Tonatiuh» - Coque acier - 113 HP, 6 cyl - 4 couchages - 14.92 m x 2.8 m, T.E. 1.05 m, T.A. 4.1 m. Très bon état, belle et unique présentation, équipement très complet (gouvernail étrave Cupa CP50, moteur aux. hb, canot Bombard AX2 avec moteur électrique, générateur Honda 2000 W, etc.).
Visible Marina de F-(70). 45 000 €.
Tél. : **03 84 92 61 61- 0041 (0)79 320 55 51**
E-mail : **topcon@bluewin.ch**

5564

VOILIER 15 METRES SUPERBE - 15 m. Changez d'horizon, vends ou échange superbe voiler 15 m équipé 1ere cat prêt TDM cause santé expertisé 165 000 euros. Place au port Tunisie contre houseboat même valeur, étudie toute proposition renseignements complets sur demande par mail. 120 000 €.
Tél. : **06 62 77 17 78**
E-mail : **dunevoile@neuf.fr**

5646

GROS BATEAUX

TJALK (petit) - 1928 - «Irma» - Coque acier - 115 CV diesel CUMMINS - 4 couchages - 16 m x 4 m, T.E. 0.8 m, T.A. 3.1 m. Peniche hollandaise habitable. Sondage de coque mai 2012 OK. Cuisine/WC/douche. Fonctionnement moteur parfait (pose neuf en 1998, 3700 heures).
Visible Chartrettes (77). 110 000 €.
Tél. : **06 31 57 87 15**

5649

TJALK (petit) - 1904 - «Kikinous» - Coque acier - DAF 120 CV - 2x2 couchages - 16.5 m x 3.8 m, T.E. 0.7 m, T.A. 3.25 m. Bel aménagement neuf pour habitation à l'année, grd salon cuisine, 2 gde cabines lit double, gde terrasse, 2 pilotages, eau 3000L, bat 3700 amp, chargeur, onduleur, 230V, peinture neuve, visible à sec, photos sur demande.
Visible Molinet (03). 90 000 €.
Tél. : **02 97 60 68 04**
E-mail : **bjsorrel@orange.fr**

5648

LUXEMOTOR - 1930 - Coque acier - Volvo 92 CV - 6 couchages - 16.5 m x 3 m, T.E. 1 m, T.A. 2.5 m. Luxemotor rénovée 2010, beaux volumes 2 cab lits 140, cuisine équipée, lave linge, salon repas 7 per. groupe élec. Diesel, 2 WC élec., douche, chargeur de batteries, chauffage fuel, chauffe eau mixte, eau 1000L, gas oil 1000L, récupérateur d'eau de pluie.
Visible Tancarville (76). 80 000 €.
Tél. : **06 34 23 58 73**

5634

PATROUILLEUR ALLEMAND 1941 - 1941 - «La Mutine» - Coque acier - Baudouin DF6 - 8 couchages - 17.5 m x 4.1 m, T.E. 1.7 m, T.A. 3.4 m. Ancien patrouilleur allemand de1941, en cours de transformation en bateau logement ou de plaisance. Dossier d'expertise et plans complets. Moteur Baudouin 210 CV neuf, groupe SDMO 16 kva neuf. Très beaux volumes.
Visible Villeneuve St Georges (94). 48 000 €.
Tél. : **06 71 60 41 69**

5368

TJALK (grand) - 1926 - Coque acier - IVECO 2006 140 CV 1300 hres - 6 couchages - 21.06 m x 3.6 m, T.E. 0.8 m, T.A. 3 m. TJALK de charme. Entièrement aménagé. keep cooling. gre Fischewr Panda 24 V sous cocon 2008 150 hres. Prop. étrave 24V 2008. Cuves carb 2 x 250L. inox 2010. Eau cuves inox 1250L. Charg. batt. Studer 12/24V + ond. Studer 12V (240/1200W). 2 ond. Victron 24V/3500W + batt. service env. 900Amps. Transf. Philippi 240/7kw pr protec. cathodique. Chauff. air pulsé. Expert. 2010. 3 cab., douche, 2 WC, cuisine amén., grd salon.
Visible Pont de Vaux (01). 175 000 € à négocier.
Tél. : **0041 794 163 474 (Suisse)**

5037

TJALK (grand) - Groningen - 1903 - Coque acier - Diesel lent 72 CV - 4 couchages - 22.31 m x 4.61 m, T.E. 1.1 m, T.A. 3.1 m. Coque, safran, signe d'arbre refait 2004.Vaigrage en essence de bois précieux. Tim., salon, 3 cab., 2 dressing, cui. équipée, WC, SdB. Emplacement exceptionnel ds port privé sécurisé, park. tel, EDF. TER. Com. à 10mn.
Visible Sud de Lyon. 200 000 €.
Tél. : **06 10 38 59 25**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

4785

TOUTE REPRODUCTION PARTIELLE OU TOTALE INTERDITE SANS L'AUTORISATION DE FLUVIAL

Gamme Premier Cat B.
PIKMEERKRUISER :
Versions FB, OC, AK neufs !

149 000 €

Une sélection occasions disponible !
Ici Cat C. 1999,
100 CV entièrement équipé.

Octopusss.com

Courtier spécialisé
en bateaux Hollandais.
Vous accompagne de l'idée jusqu'au port !

Habitat Flottant aménagé 2010. 100 +100M² terrasse, place de port RP.

190 000 €

42 500 €

SUPER FAVORITE 10m 1984 Peugeot 62ch, prop, chauff. Paris.

Les plus d'Octopusss,… un service sur mesure vous ouvrant toutes grandes les portes du marché !
Un accompagnement dédié, adapté à vos besoins, pour faire le bon choix, au bon prix, le suivi de votre projet sans la barrière de la langue, ni de l'administratif !
Organisation des visites, inspections, expertise, négociation, contrat, documents, assurance, équipements, mise en chantier, convoyage routier ou fluvial, …. A vous de choisir !
Aussi entretien vos pièces, équipements, moteurs, chauffage central, …
Distributeur exclusif en France des yachts de Luxe PikmeerKruiser, … la visite est enrichissante !

Pour en avoir plusss ! www.octopusss.com

Isabelle Bonnegent, 23-25 Rue Jean Jacques Rousseau 75001 PARIS. Bureau Naviguant Rotterdam.
Tél (FR): 00 33 662 022 110. Tél (NL): 00 31 684 506 747

nannidiesel — Solé Diesel — COUACH

PIÈCES DÉTACHÉES NEUVES OU D'OCCASION POUR VOLVO, DAF, PEUGEOT INDENOR, BERLIET ETC...

RENAULT marine COUACH — Ford — MAN

La salle des moteurs

Tél : 04 93 90 62 94
Fax : 04 93 90 65 67

158, av. Michel Jourdan
06150 CANNES LA BOCCA

Site : www.lasalledesmoteurs.fr - E-mail : lasalledesmoteurs@wanadoo.fr

UN PROFESSIONNEL à votre écoute

VENTE AU DETAIL SANS MINIMUM DE COMMANDE

MARINE DIESEL

SPECIALISTE PIECES DE RECHANGE

VENTE SUR PLACE OU PAR CORRESPONDANCE

BETA MARINE BMC BORG WARNER
BOWMAN INTERNATIONAL PAINTS
JABSCO PAR JOHNSON PUMPS
LAVAC LEYLAND LUCAS CAV
MORSE CONTROLS NEWAGE PRM
PLASTIMO R&D RULE THORNYCROFT
TMP VDO VETUS WHALE HENDERSON
ZF HURTH

03.86.20.14.80
03.86.20.14.84

Chitry-les-Mines
B.P.40 - 58800 CORBIGNY

@ contact@marine-diesel.fr
www.marine-diesel.fr

CHANTIERS NAVALS DU NORD VAN PRAET

Spécialistes en : BATEAUX-LOGEMENT – BATEAUX À PASSAGERS – BATEAUX DE TRANSPORT

62, quai Alfred Sisley - B.P. 114
92390 VILLENEUVE-LA-GARENNE
✆ 01 47 98 15 60 - Fax : 01 47 99 09 75
E-mail : vanpraetjp@aol.com

Le Paris

Le Marie-Louise

La Guêpe Buissonnière

Le River Palace

Le Tennessee

Le Capitaine Fracasse

Le Okilebo

Le Mangareva

Le O'Resto

Le Rescator

TRANSPORT LOCATION
Alain LEGRAND
P.A. Espace Vie Atlantique Nord
BP 48
85190 AIZENAY
☎02 51 98 57 87
🖷 02 51 98 52 55

- Tous transports nationaux et internationaux
- Masses indivisibles
- Bateaux
- Bras de grues

www.transports-jeanyves.fr
email : exploitation@transports-legrand.com

Nouveaux tarifs, nouvelle grille Petites annonces de Fluvial

Rendez-vous en page 84

TJALK (grand) - MIEDEMA (NLD) - 1911 - «Maliga» - Coque acier - 2 x 125 CV CATERPILLAR (2007) - 2 couchages - 23.36 m x 4.58 m, T.E. 2.6 m. Joli Tjalk habitable 2 chambres (double + simple). Salle de bain et WC classique séparés. Cuve à eau 1500L + 80L. E chaude. Grand salon + cuisine ouverte. Gr Elec 6,5 W Mastervolt. Chauf Fuel. Charg+Ond. 2 réservoirs fuel. Parfait état.
Visible Mons (Belgique). 240 000 €.
Tél. : **+33 (0)6 15 78 16 02**

5678

LUXEMOTOR - 2004 - «Fleur de Lys» - Coque acier - 150 CV - 8 couchages - 26 m x 4.6 m. Luxemotor, 1910 converti 2004-2012, refait complètement, intérieur à finir, idéal pour le canal du midi. Grand salon, 3 ch + 1 ch d'équipage, grande terrasse, moteur et équipement nouveaux, photos etc sur demande.
Visible Chantier Ruppelmonde. 320 000 €.
Tél. : **0032 484 59 00 11 (Belgique)**

3393

KLIPPER - 1901 - «Amadeus» - Coque acier - Daf 615 6 cyl 120 PK révisé - 10 couchages - 29.44 m x 5 m, T.E. 1.2 m, T.A. 2.88 m. Tout top condition pour naviguer, habiter ou charter, 4 chambres, 4 WC, 3 douches + 1 baignoire, group électro, converteur, Mastervolt 3000, cuisine équipée, grand living, grande terrasse, hel d'etrave, rapport sondage 10/2012.
Visible proche Courtrai (Belgique). 365 000 € ..
Tél. : **+32 476 323 732 Belgique**

5637

CANAL DU MIDI - Vandeville - 1961 - «Escaut» - Coque acier - Baudouin DK6 150 CV - 29.88 m x 5.06 m. Logement AV/AR et cale 100 m2 aménagés, séjour-cuisine américaine, patio toit ouvrant 15 m2, atelier, 2 douches, 3 WC, eau 12 m3, chauffage central fuel 13 radiateurs, grpe électrogène 380/220 V 15KVA convertis. Victron 3000 W, mini piscine 4x2x2m 16m3, expertisé, plan sondage 07/09.
Visible Agde (34). 175 000 € à débattre.
Tél. : **06 12 64 42 47**
E-mail : **eurocime@yahoo.fr**

4736

FREYCINET (à aménager) - Ledeberg (Belgique) - 1956 - Coque acier - GM V8 - 38.41 m x 5.06 m. Bateau en cours de transf. Gros oeuvre terminé (2008).100m2 habitable, chaudière, groupe élec., radiateurs, 3 cuves à eau, pièces à conv., terrasse. Log. AR refait 1997, état nav., moteur, gen. OK.
Visible Charleroi (Belgique). 120 000 €.
Tél. : **0032 499 600 494**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

Fluvialnet 4841

FREYCINET (aménagée) - Berliet - 1922 - «Le Tigre» - Coque acier - 4 couchages - 38.48 m x 5.5 m. Grande terrasse couverte, séjour, cheminée, Cuisine, CH1 Douche, CH2 SDB dressing. studio indépendant. Plus de 150 m2. COT OK. Double coque revue fin 2011. 1 cuve mazout. Emplacement idéal sans vis à vis proche commodités.
Visible Soisy sur Seine (91). 398 000 €.
Tél. : **06 32 74 06 31**

5639

FREYCINET (aménagée) - Berliet - 1950 - «Notre-Dame de Lourdes» - Coque acier - 6 couchages - 38.5 m x 5.05 m, T.E. 0.5 m, T.A. 5.12 m. 180m2 habitables + Terrasse de 40m2 protégée par taud : 1 pièce à vivre/Loft de 90m2 avec verrière, 1 cuisine équipée, 3 chambres avec grands placards, 1 SdB + WC, 1 SdD + WC, 1 buanderie/dressing. C.O.T. : OK - sortie de chantier Juil 2010.
Visible Draveil (91). 398 000 €.
Tél. : **06 87 82 67 11**

5596

FREYCINET (aménagée) - Michot - 1935 - «Abira» - Coque acier - GM 165 CV - 4 couchages - 38.5 m x 5.05 m, T.E. 1.1 m, T.A. 3.3 m. Beau logement 2 sdb, 3 WC, cuisine américaine terrasse 32m2, logement d'origine 1935, gpe lister Petter 12 kva batteries sèches, convert et chargeurs «mastervolt» citernes 7000L vendu avec garantie Euroclass.
Visible Ronquières (Belgique). 210 000 €.
Tél. : **0032(0)485 120 522**

5540

FREYCINET (à aménager) - L. Mory (B. Peronnes) - 1948 - «Cotre» - Coque acier - Iveco 400 CV - 2 couchages - 38.86 m x 5.85 m, T.E. 2.5 m, T.A. 4.2 m. Bateau en règle pour toute navigation valide jusqu'à fin 2015. Cuisine, salon, WC et douche.
100 000 € à débattre.
Tél. : **06 07 35 71 72**

5633

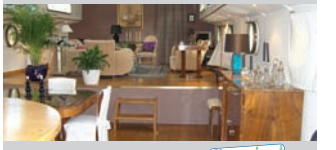
FREYCINET (à aménager) - Demay - 1966 - «Match» - Coque acier - Scania 344 CV - 2 couchages - 39 m x 5.05 m, T.E. 2.5 m, T.A. 3.2 m. Cuisine américaine, salon, WC, douche, grpe électrogène, écoutilles alu, grue voiture.
Visible Nord et région parisienne. 90 000 €.
Tél. : **06 16 56 00 71**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

Fluvialnet 5424

FREYCINET (aménagée) - Chalon - 1950 - «Morrigan» - Coque acier - GM 230 CV - 4 couchages - 39 m x 5 m, T.E. 1 m, T.A. 3.4 m. Tt confort, 140 m2, chauffage au sol, parquet iroko, grd séjour, poêle en fonte, cuisine aménagée, 4 chambres, 2 sdb, 2 WC, terrasse en bois, station de pompage et purification d'eau auto, isolation laine de verre.
Visible Metz (57). 275 000 €.
Tél. : **06 66 97 83 23**
E-mail : **anne.crespin@free.fr**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

Fluvialnet 5549

FREYCINET (aménagée) - Baasrode (BE) - 1914 - «Clifton» - Coque acier - GM 165 CV - 39 m x 5 m. Très belle péniche aménagée et navigante 175 m2, 4 chbres, 2 SDB avec chauffage central, station pompage et purification eaux auto. Grpe électrogène 16 Kva (24/220/380V) convertisseur et chargeurs Mastervolt, accu control, plancher chêne massif, cuisine, bar en frêne, 23 hublots laiton, 10 fenêtres laiton, très bonne luminosité, terrasse 28 m2. Photos et descriptif sur le site. Bateau en règle pour navigation européenne. Convoyage du bateau possible et négociable.
Visible Liège (Belgique). 395 000 €.
Tél. : **0032 479 792 986 (Belgique)**
Site : **www.philippeauber.be**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com



Fluvialnet 5271

FREYCINET (aménagée) - Forge de Strasbourg - 1959 - «Aki-Aki» - Coque acier - 150 CV DK6 - 8 couchages - 39 m x 5.05 m, T.E. 1 m, T.A. 3.3 m. Bateau restauré. Fond neuf 2012 . Logement marinier indépendant. Piscine, terrasse et escalier vers roof exceptionnel. Lests par cuves et doubles cloisons étanches. Cheminée originale dans salon bas. 18 hublots anciens bronze. 13 baies vitrées teintées coulissantes. Plafonds en cèdre. Laine de roche. Peintures refaites. Certificat communautaire en cours pour C.O.T. Importante liste de matériaux de finition et de matériel. Convoyage possible.
Visible Marseille-les-Aubigny. 240 000 €.
Tél. : **06 88 88 94 82**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

Fluvialnet 4731

FREYCINET (à aménager) - Forge de Strasbourg - 1957 - «La fureur de vivre» - Coque acier - 6R120S-240 CV - 39.02 m x 5.05 m. Mot 03/07-Mot av 160 CV-Gpe elec 10,5KWA-AIS-Grue + Gge, Batterie + conv., Jauge Rhin 09/13, Logt 35m2 (2 ch + douche + WC), chauf. Cent. 22K 135 000 €.
Tél. : **06 16 56 70 82**

5365

AUTOMOTEUR - Landsmeer - 1961 - «Speranza» - Coque acier - G.M V12 149N 710PK - 3 couchages - 70 m x 7.5 m, T.E. 2.51 m, T.A. 4.8 m. Propulseur d'étrave DAF 250pk 4 canaux, panneaux roulant, timonerie monte et baisse, 2 groupe électrogènes, grue de voiture télescopique 7m50-11m50, salon, cuisine, salle de bain, 2 chambres, 1 bureau, équipement nautique complet, logement av.
Visible Gent(B) ou à Douai (Nord). 170 000 €.
Tél. : **06 85 67 52 61**

5677

TÉLÉSPAM MÉDIA FLUVIAL FORCE

Vedette hollandaise "Pégase"	1999	12,20 x 3,80 m	120cv	État parfait, circuit électrique refait à neuf	142 000 euros
Chris Craft Crowne 282 "Indiana"	1993	9,40 x 3,00 m	330cv	Moteur essence, bateau tout confort	27 500 euros
Vedette hollandaise "Yoshiko"	1976	12,00 x 3,40 m	120cv	Sellerie intérieure neuve, peinture de pont à réaliser	63 000 euros
Seamaster "Jacomic"	1989	8,20 x 3,20 m	70cv	Carénage 2010, HB 5cv d'appoint	28 000 euros
Vedette hollandaise "l'Escaut"	1978	10,00 x 3,00 m	55cv	Carénage 2011, panneaux solaires, équipements récents	42 000 euros
Aquafibre Star 10	1979	11,50 x 3,20 m	62cv	Aménagement intérieur 2002, moteur 1999, expertise 2011	49 000 euros
Princess 30 DS "Ko Tao"	1984	9,20 x 3,35 m	2x135cv	Vedette mer rivière, entretien régulier	39 500 euros
Vedette hollandaise "Coralida"	1976	11,00 x 3,20 m	70cv	Intérieur teck, travaux de peinture à prévoir, prix à débattre	35 000 euros
Caribbean "Bayou"	1974	12,00 x 3,70 m	50cv	Carénage 2010, bateau fond plat	37 000 euros
Luxemotor "Leprechaun II"	1998	17,00 x 3,80 m	130cv	Spacieux et habitable à l'année, nombreux équipements	159 000 euros
Bayliner 2855 "Julie"	1993	8,53 x 2,94 m	260cv	Moteur essence 2006 510h, sellerie extérieure 2010	32 000 euros
Nicols 900 "Nantes"	1996	8,85 x 3,40 m	40cv	Pilotage extérieur, très fonctionnel, moteur récent 1600h	50 000 euros
Tjalk "Sire de Duin"	1926	21,00 x 3,60 m	140cv	Carénage et expertise 2010, moteur 2006 1300h	175 000 euros

BATEAUX D'OCCASIONS
Autres occasions, fiches détaillées et photographies sur notre site web

Visites sur rendez-vous

Route de Fleurville - 01190 Pont de Vaux - Téléphone 03.85.30.99.10 - Fax 03.85.30.99.11 - Mél port@scite-plaisance.fr - Site www.scite-plaisance.fr

COMMUNIQUEZ dans Fluvial

Présent salon nautique de Paris - contact : 06 70 37 82 21 SPÉCIAL SALON 2012 : faites vous équiper d'un propulseur d'étrave VETUS à prix spécial salon

NAUTIC CENTER

île de France

30 min : Paris - Disney - Roissy - CDG

Le centre de services en IDF

Anticipez vos travaux, bénéficiez de tarifs et soyez les premiers à naviguer en début de saison

FORFAIT TRANQUILEAU*:

Grutage • Lavage de coque sous flottaison • Préparation support • Contrôle bague Hydrolube
Application 2 couches ANTIFOULING seajet noir Grutage • Mise à l'eau

~~1945 €~~ 1650 € TTC

ATTENTION DERNIÈRE MINUTE Valable pour une prise de commande avant avril 2013

*hors anodes et sous réserve de support saint, (osmose électrolyse ect...) et travaux ligne d'arbre pour bateau de 9 m. à 10 m.

Parc de stationnement privé avec rampe de mise a l'eau

- Distributeur Officiel Mercruiser
- Distributeur Officiel Vetus Diesel
- Ventes pièces détachées expédition possible
- Atelier toutes marques
- Accastillage
- Stationnement Mois/année
- Grutage tous tonnages
- Traitement de coques
- Centre occasion
- Atelier réparation composite

Kit réservoir à eaux noires sur devis en promotion

destockage nombreux moteurs inboard / horboard

VENTE EN LIGNE www.nautic-center.fr

Information : 01 64 34 19 88 - nautic.center@free.fr
Quai Jacques Prévert - Prolongé - 77100 MEAUX

VALIANT · vetus DIESEL · MERCURY Diesel · VERADO NOUVEAU CENTRE DE SERVICE VERADO · MERCURY Diesel TDI · MERCURY Diesel QSD · QUICKSILVER · MERCURY MerCruiser

www.fluvialnet.com

La fiche complémentaire
un atout pour la vente de votre bateau !

- 3 jours sur la page d'accueil de notre site
- En tête de liste des annonces
- Mise en ligne dès la réception de votre annonce dans la rubrique Petites annonces
- Texte illimité
- 10 photos du bateau

Pour en bénéficier contactez Nathalia au 04 67 50 42 68 - pa@fluvialnet.com

Bateaux à passagers

BATEAU A PASSAGERS 30 PLACES - construction Van der Valk - 2001 - Coque acier - Moteur HB 50 CV 4tps suzuki - 11 m x 4 m. Catamaran coques acier. Fond 10mm cotés 4mm. Certif communautaire. Excelent état marche et présentation Expertise et chantier été 2010.
Visible Carcassonne (11). 40 000 €.
Tél. : **06 07 74 04 57**

5585

GABARRE - Pradere - 1997 - «Solal» - Coque polyester - Volvo 60 CV 4 cyl. - 12 m x 4 m. A vendre gabarre 50 pax très bon état de fonctionnement et présentation, cale sèche 2011. Peinture et entretien 2012. certificat communautaire jusqu'en 2016.
Visible Carcassonne (11). 50 000 €.
Tél. : **06 07 74 04 57**

5508

BATEAU A PASSAGERS 75 PLACES - Coque acier - Volvo 135 CV - 13.5 m x 4.25 m, T.E. 0.7 m, T.A. 2.85 m. 1er et 2ème groupe, peinture neuve, sono.
Visible Villers le Lac (25) sur RDV. 110 000 €.
Tél. : **03 81 68 13 25**
Fiche détaillée sur www.fluvialnet.com

3180

Nouveaux tarifs, nouvelle grille Petites annonces de Fluvial
Rendez-vous en page 84

BATEAU A PASSAGERS RESTAURANT 120 PLACES - Coque aluminium - 23 m x 5 m. Possibilité également de 2 bateaux promenades 65 et 75 places et ponton flottant. 495 000 € HT.
Tél. : **06 20 44 78 69**

5383

BATEAU PROMENADE RESTAURANT - «Santa-Maria» - Coque acier - Iveco 80 CV - 28 m x 3.6 m, T.E. 1.1 m. Cause santé vends bateau promenade 75 places / restaurant 50 couverts. Convient pour même activité ou tout autre usage.
Visible Béziers-Fonserane (34). 85 000 €.
Tél. : **06 14 05 42 25**

5394

Moteurs

Moteurs diesel marins garantis un an de 20 A 300 CV MERCEDES - VOLVO - RENAULT- PERKINS - FORD. Vendus avec inverseurs tableau de bord et faisceau électrique.
Tél. : **01 42 35 27 53**
E-mail : **renov-moteur-diffusion@wanadoo.fr**

4768

Materiel

Grands hublots laiton, virole conique, à souder sur péniche, 4 tailles 30 à 72cm, à partir de 330 €.
Tél. : **06 66 81 37 79**
Site : **www.hublots.fr**

3645

Vend hublot venant d'une péniche, diamètre total : 43 cm, diamètre du verre : 31 cm, 8 vis de fixation, 2 papillons de serrage, entièrement décapé, comme neuf, possibilité d'en trouver d'autres. 230 €.
Tél. : **06 17 86 55 86**

5452

A vendre : ancre (type hall), acier, 90 kg (env. 87 x 60 cm), âge 5 ans, bon état.
Visible St. Jean-de-Losne. 250 €.
Tél. : **0041/79 246 18 92 (Suisse)**
E-mail : **s.giboulot@bluemail.ch**

5479

Vends Frigo à Compression INDEL avec Freezer.85L.12/24V. Consommation moyenne 1Ah6.Très performant. Etat neuf. Peu servi. Cause double emploi. Valeur neuf 800 €. 400 €.
Tél. : **06 03 81 62 60**

5650

Recherche

ÉCHANGE DE PÉNICHETTE - Plaisancier sur réseau breton (amarrage à Rohan - 56) échangerait pendant un mois d'été 2013 Eau-Claire 930, 4 + 2 couchages (voir fiche fluvial), contre pénichette similaire du côté de Saint Jean de Losne.
Tél. : **06 81 87 59 82**

5675

Divers

Échange/vends terrains/grange 3 lots à partir de 40 000 €, St-Gaudens Nord (31) dans hameau contre bateau fluvial.
Tél. : **05 61 97 44 40 - 06 09 70 83 06 (sms)**

3764

Remorquage mer en tout genre
Devis très rapide
Suivi de l'organisation du projet :
- préparation des contrats
- logistique
- toilette de mer
Walrus Maritiem BV - Boite postale 15, NL-4250DA Werkendam (Pays-Bas)
Tél. : **0031 624 460 488 Nous parlons français !**
E-mail : **Info@walrusmaritiem.com**

WALRUS MARITIEM B.V.

5657

www.anpei.org

ASSOCIATION NATIONALE DES PLAISANCIERS EN EAUX INTÉRIEURES

ANPEI

› Au service de tous les plaisanciers.
› Pour le développement du tourisme fluvial, la réhabilitation et l'amélioration des voies navigables.

Soutenez notre action, rejoignez-nous au 06 23 18 73 76

TELEY PAS UTILISÉ PAR LA PRESSE FLUVIAL

“Pour ceux qui ne se contentent pas de rêver ...”

Péniches vides ou transformées de 12 à 80 m, **House-boats** de 8 à 16 m, **Vedettes et Yachts** à finir de transformer de 9 à 45 m, **Coques vides** bois, acier ou poly de 12 à 25 m avec ou sans moteur, **Bateaux pilotes,** océanographiques, **Grands voiliers, Paquebots, Bateaux à passagers, Navires militaires réformés, Etablissements recevant du public** à quai prêts ou à finir, disco, bar, bureaux, expo, théatre, galerie etc. de 22 à 60 m

VIVRE SUR L'EAU

Tél.: 01 47 43 09 87 de 10h à 22h **Depuis 1978**

Occasions choisies, recherche, transformation, locations pour événements, exposition et cinéma

Merci de définir besoins et budget avant d'appeler - Envoi de dossier par mail seulement après discusion - Merci d'éviter fax

N'oubliez pas de consulter la fiche complémentaire sur www.fluvialnet.com

Fluvialnet

Vend au bord du PETIT RHÔNE, Camargue, Saintes Maries de la mer 20 KM un terrain entre 6 et 10 ha arrosable.Berges boisées : Chêne, bouleau peuplier ..., à aménager, plage, ponton, ski nautique, kayak....etc. 40 000 € l'hectare.
Tél. : **06 20 48 38 93**
E-mail : **j.fastout@nordnet.fr**

5641

A louer ou à vendre emplacement pour bateau de 16 et 25 mètres dans le 91270 Vigneux sur Seine, 17 mn gare de Lyon.
Tél. : **06 14 40 44 73 (Philippe)**
5606

A vendre base de location de bateaux mer/rivière à développer ! Centre de Palavas les Flots (34), 300 m. de la mer, 14 bat. 6 CV ess., ponton alu. neuf + divers matériels, emplacement unique. Cause décés.
Tél. : **04 99 52 63 33 - 06 08 48 70 38**

2399

SAMEDI 15 DECEMBRE A 16H
VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
PENICHE TYPE FREYCINET 1949
Longueur 38.82m largeur : 5.05m - enfoncement : 2.50m (110 tonnes)- entièrement restaurée en 2007 - moteur Berliet 180 CV - aménagée en établissement flottant recevant du public - bar - restaurant.
Mise à prix 80 000 € (plus frais 14.352 %)
Chèque de banque - vente judiciaire sans garanties - Hôtel des ventes de CHALONS EN CHAMPAGNE 51000
Tél. : **03 26 65 83 94 - fax : 03 26 65 22 95**
E-mail : **enchèreschalons@orange.fr**

5669

MAINTENANCE MARINE BRETAGNE Chantier mobile fourgon atelier : Forfaits annuels d'entretien. Mécanique, électricité, soudure, pose d'equipements. Reparation polyester, carénage. Refit : étude de projet, conseil, maitrise d' oeuvre. Intervention au ponton, à flots ou sur terre plein, région Bretagne et limitrophe.
Tél. : **06 16 74 24 29**

5429

Jolie maison à proximité de la Seine à Vétheuil (95) village de la route des Impressionistes. Tous les renseignements sur le site.
Site : **www.2ruesoignee.com**
4657

Particulier loue bateau à partir de Strasbourg ou Mulhouse. Vedette hollandaise de 11 m avec permis. 750 - 1500 € par semaine.
Tél. : **06 60 90 27 59**
E-mail : **info@12rentaboat.eu**
5427

Vends éditions «FLUVIAL» à partir de 1992.
10 € l'année.
Tél. : **03 87 78 22 28**
E-mail : **hubert.koop@orange.fr**
5671

Linge de maison «BLANC DES VOSGES» vêtements sportswear Pen Duick broderies personnalisées thèmes au choix : bateaux - mer - prénom - texte. Catalogue et tarif sur demande. Atelier du Confort - ZA de Marly - 91410 Corbreuse.
Tél. : **06 88 36 47 28**

5658

OFFRE D'EMPLOI

Recherche un matelot fluvial (h ou f) avec expérience des bateaux passagers. Bonne présentation souhaitée pour accueillir clientèle internationale (notion d'anglais souhaité). ASP obligatoire ainsi qu'une connaissance en entretien et aide à la maintenance à bord.
Navigation sur Paris et Ile de France . CDD sur une base horaire de 30 h/semaine. Salaire à négocier avec avantage en nature possible tel que le logement à bord.
Tél. : **01 48 84 45 30**
E-mail : **info@parness-cruises.com**

5410

Croisières Burdigala Bordeaux cherche MATELOT agent de sécurité titulaire ASP permis fluvial serait un plus, poste à l'année. Envoyer CV et lettre de motivation à : CROISIERES BURDIGALA - face au 7 quai des Queyries - 33100 BORDEAUX.
5672

European Waterways recherche pilotes péniche hôtel en Bourgogne pour la saison 2013 ainsi que matelots agent de sécurité.
Application par email avec CV.
E-mail : **isabelle@gobarging.com**
5323

Sté travaux fluviaux située à Strasbourg recherche 1 capitaine avec certificat de capacité de conduite canal secteur de Bale à Iffezheim. Prendre RDV au
Tél. : **03 88 34 02 64**
2008

Lyonnaise des eaux recrute 1 Capitaine de port fluvial à Briare (Loiret) (H/F), en CDI. Permis bateau fluvial oblig. Sens du service et de l'accueil client. Anglais souhaité. Envoi CV + lettre de motivation : Lyonnaise des Eaux, 213 rue du Christ, 45200 AMILLY.
5605

Recherche pilote bateau à passagers saison 2013 à Pont-de-Vaux (01). Expérience souhaitée.
Tél. : **03 85 30 30 02**
5379

Entrepreneur actif dans le domaine du terrassement, dragages, travaux maritimes, travaux d'environnement et travaux routiers, cherche pour engagement immédiat afin de renforcer son équipe :
BATELIERS/MARINIERS POUR PONTON ET REMORQUEUR
Vous travaillez principalement dans le Nord de la France et en Belgique.
Profil :
- Autonome
- Horaires irréguliers
- Bonnes connaissances mécaniques
- En possession du permis de conduire (+ voiture)
- En possession du permis B (fluvial) et A (fluvial + côtier)

Offre : Salaire attractif
Contactez Nicolas DERYCKERE
Tél. : **09 82 55 77 20 Fax : 09 82 59 77 20**
E-mail : **info@ghdr.fr**

Putstraat 22A B-9051 Gent

5653

DEMANDE D'EMPLOI

Pilote convoy. exp. formation assu. tous permis, fleuves riv. Europe. Rhin, Danube, Rhône.
Tél. : **06 84 12 90 84**
225

Auto-entrepreneuse dont la société est MB Clean à Echenon(21). Je réalise nettoyage, ponçage, peinture, et vernis sur les bateaux. Pour plus de renseignements contactez moi.
Tél. : **06 67 07 40 10**
E-mail : **mbclean@sfr.fr**
5676

NOUVEAU ! Vous vendez votre bateau pour une valeur de moins de 5 000 € ?
Vous vendez du matériel pour une valeur de moins de 500 € ?

Déposez votre annonce dans Fluvial, pour vous c'est GRATUIT !*

Remplissez vite la grille d'insertion d'annonce et cochez la case « annonce gratuite » ou connectez-vous sur **www.fluvialnet.com** rubrique petites annonces

* offre réservée exclusivement aux particuliers et dans la limite des places disponibles

OFFRES D'ABONNEMENT

Papier + Web

Recevez chaque mois votre revue chez vous
+ L'intégralité de la revue en ligne avant sa mise en kiosque, y compris les petites annonces !
+ un accès illimité aux archives de Fluvial
Accessible en ligne 24 h/24 et 7 jours sur 7 où que vous soyez

1 an 10 N^os
55 €

1 an Papier 51 €

1 an Web 44 €

FLUVIATAG
Abo direct *via* votre smartphone

Abonnement 2 ans + 1 cadeau

Futé, le sac glacière pliable !
Léger et discret dans sa pochette.
Grande capacité ouvert
(44 x 41 x 14 cm)

ou

Branchée, la clé USB 2 Go
Mini-format et protection métallique pour sauvegarder vos données et photos.

Je m'abonne à Fluvial pour 1 an (10 numéros)

- ☐ version papier - France 51 € - Etranger 63 €
- ☐ version web - France 44 € - Etranger 44 €
- ☐ version papier + web - France 55 € - Etranger 67 €

Je m'abonne à Fluvial pour 2 ans (20 numéros)

- ☐ version papier - France 98 € - Etranger 121 €
- ☐ version web - France 83 € - Etranger 83 €
- ☐ version papier + web - France 105 € - Etranger 128 €

Avec mon abonnement **2 ans** je choisis : ☐ le sac glacière ☐ la clé USB

Parution fin février 2013

☐ **Guide du plaisancier 2013 : 9 € jusqu'au 15/02/2012 seulement** (frais de port offert aux abonnés - non abonnés ajouter 4 € SVP)

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Indispensable pour l'abo web → E-mail .....
Téléphone .....
☐ je désire recevoir une facture acquittée

Montant ☐ €

Je joins mon règlement par :
☐ Chèque bancaire à l'ordre de Fluvial
☐ Carte bancaire MasterCard VISA

N° de carte du titulaire | Expire le :
Cryptogramme (3 derniers chiffres au dos de votre carte) | Signature

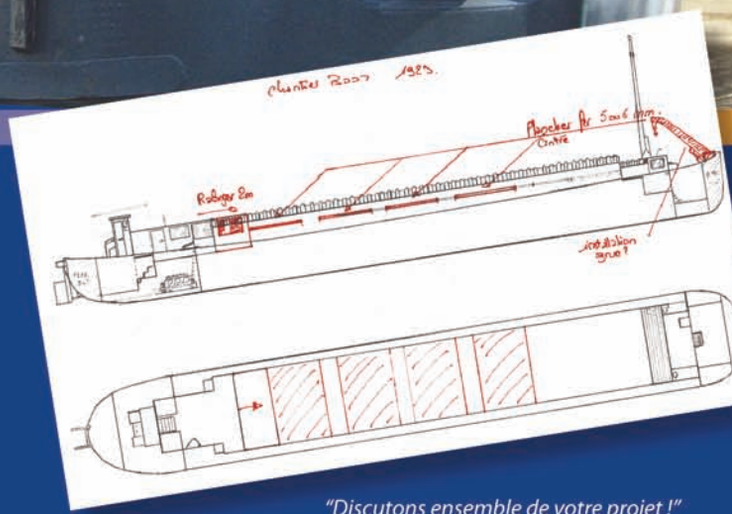
FL 228 FL 228

En application de l'article 27 de la loi du 06/01/1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant et vous pouvez vous opposer à leur cession auprès de Fluvial.

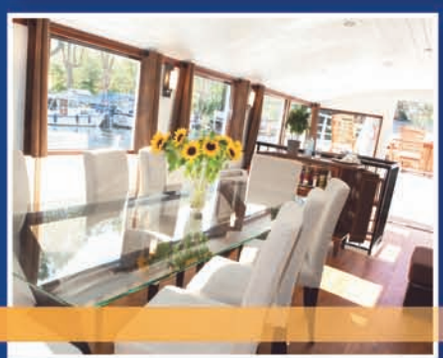
RETOURNER À FLUVIAL SERVICE ABONNEMENT - 2 RUE DES CONSULS - C.S. 30031 - 34973 LATTES CEDEX
TÉL. 04 67 50 42 69 - **Plus d'infos et abonnement en ligne sur : www.fluvialnet.com**

Le chantier naval Meuse & Sambre

La qualité Meuse et Sambre
à vos dimensions



"Discutons ensemble de votre projet !"

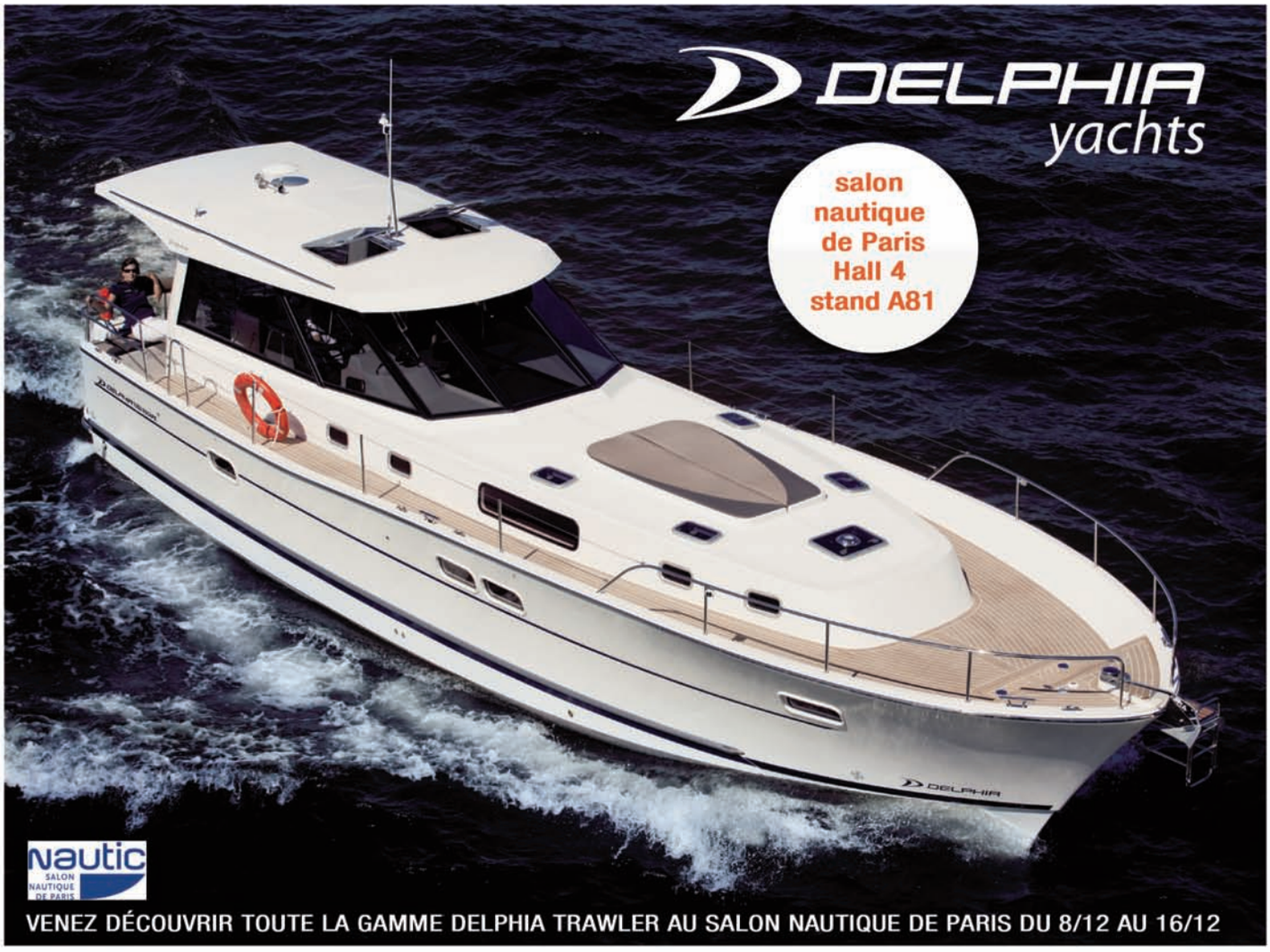


- Trois chantiers sur la Meuse belge.
  Meuse et Sambre vous propose le convoyage de votre bateau.
- Construction, transformation et réparation de tout bateau de plaisance, yacht ou commercial en acier ou aluminium, **de 15 à 120 m de long.**
- Aménagement en bateau habitation, hôtel, magasin, gîte, école ... **clé en main ou finition à la demande**.
- Construction de tout bateau de plaisance et yacht en acier ou aluminium.
- **Nouveau :** Équipe d'intervention sur votre bateau en France.
- Tarifs sur mesure. *Exemple type Freycinet* : Mise à terre, nettoyage extérieur, vernis bitumeux sous la flottaison : 1.300 €* - **tarif au 01 juin 2010.*

Meuse & Sambre • rue de Namur, 16
B - 5000 BEEZ sur MEUSE • Belgique

Tél.: +32 (0)81 22 02 33 - Fax: +32 (0)81 22 59 20
E-mail: laurent@meusam.com
SiteWeb: http://www.meusam.com

Contact : Christian LAURENT
Portable: +32 (0)475 34 92 56



DELPHIA TRAWLER The Lounge Boat
BATEAU À TRÈS FAIBLE CONSOMMATION

ESCAPE 800

À PARTIR DE 67 400 €
2 CABINES

ESCAPE 1050

à partir de 122 500 € ttc*
VERSION 2 OU 3 CABINES

ESCAPE 1350

à partir de 187 450 € ttc*
essai possible dès mars 2012
VERSION 3 OU 4 CABINES

DELPHIA ESCAPE MC

DERNIERE MINUTE
NOUVEAUTÉ 2013
A PARTIR DE 58 500 €* AVEC MOTEUR HB 30CV

Renseignements et essais:

Importateur Delphia Moteur

04 66 77 30 04

www.constanceboat.com info@constanceboat.com

* PRIX AVEC PACK HEXAGONE (HORS TRANSPORT, HORS PRÉPARATION)