

*Parlons Canal - Les souvenirs
de Richard Parsons*



1. De l'enfance aux premières expériences

Je suis le plus jeune de trois garçons et il est vrai qu'on m'a bien gâté. J'héritais de tous leurs jouets et, en plus, ils me montraient comment tout assembler. On sortait ensemble, toujours sur la brèche, et prêts à partager l'avenir. Nous habitions un village proche d'une région industrielle au centre de l'Angleterre. C'était bien sûr la guerre en Europe, et mon père s'est retrouvé sur les plages de Dunkerque. Autour de nous des bombes tombaient mais j'étais trop petit pour imaginer les horreurs présentes de l'autre côté de la Manche.



Plus tard on m'a envoyé dans une vraie école, loin de ma famille, où je pratiquais des sports, collectionnais des timbres postes et écoutais du « jazz ». Au fond ... c'était super bien ! Il y avait, bien sûr, des leçons à apprendre et beaucoup de passages à faire à la « chapelle » où on priait et chantait. Nous étions des protestants croyants et pratiquants.

Après l'école, j'ai dû effectuer deux années de service militaire obligatoire. J'ai eu la chance de devenir « sémaphoriste » et « signaleur » dans la marine anglaise (britannique ??), et partir sur un navire de guerre. J'ai pu naviguer en Méditerranée puis sur les mers à travers l'Europe. J'ai terminé en Islande.



Le travail à bord est un travail d'équipe et sans doute j'ai dû en profiter. C'était la discipline. Après le service militaire, j'avais tout juste 19 ans et j'étais programmé pour l'université. Les gens disaient que pour « réussir » dans la vie, un jeune homme doit se doter d'un diplôme universitaire. J'ai eu l'idée de devenir cultivateur.

Heureusement, j'ai passé beaucoup de temps à boire et à danser et j'ai pu rater mes examens. J'ai ainsi écarté la possibilité d'un travail dans un bureau. C'est ainsi que ma jeunesse est passée et qu'une autre vie a commencé.



Je suis toujours resté très proche de mes frères. L'ainé est parti à l'Université de Cambridge avant de trouver un emploi à Londres. Ensuite, il a voyagé partout en Europe comme ingénieur, souvent dans les pays « socialistes », sous la tutelle de Moscou. On se plaignait tous les deux du prix très élevé des logements, qui enfermaient les gens dans des sortes de prisons, entourées de routes et de voitures et en plus dans l'obligation de trouver du travail. Ce sera le début d'une vie où on n'est plus maître de ce qu'on fait. Un ennui fatal, de ceux qui pourraient vous emmener dans les méandres que vous n'aviez pas prévus. Mais oui ! Oups !

2. La découverte des canaux anglais, alternative au métier de localier

Heureusement mon frère a eu l'idée d'acheter une maison au pays de Galles. A l'époque il avait trouvé du travail dans une fonderie proche et il rêvait d'aventures. Il travaillait dans la zone industrielle. Là, une grosse part du commerce, autrefois le long des canaux, se faisait par bateaux. Le hasard nous a aidés : il connaissait quelqu'un qui avait transformé un de ces bateaux de commerce, une coque en bois de deux mètres de large par vingt de long. En anglais on les appelait les « narrow boats » - ils transportaient une trentaine de tonnes et en général ils étaient motorisés. Cette personne avait conçu un logement flottant pour toute la famille. Quelle idée géniale !



« Narrow Boat » avant transformation



« Narrow Boat » après transformation

Mon frère cherchait à faire la même chose. Il a trouvé un chantier de construction de bateaux perdus dans une zone industrielle proche. A l'époque, les autorités britanniques brûlaient les bateaux qui encombraient les canaux. Ils voulaient fermer les canaux devenus obsolètes et coûteux. Nous recherchions un bateau de commerce désaffecté et il y en avait car le commerce passait désormais par camion ou train. Nous sommes allés dans cette zone perdue et on nous a conseillé d'acheter un bateau toujours en activité qui transportait du goudron. J'ai dû payer 86 Livres Sterling. Nous étions en 1962 et c'était le début de toute une aventure : je devenais indépendant !



Notre « Narrow Boat » à l'achat

Entretemps je travaillais comme reporter pour un journal hebdomadaire où on relatait tout, quant à la vie locale. J'écoutais les personnalités du coin. J'ai découvert que j'aimais bien noter ce que chacun disait et parfois j'avais plaisir à sympathiser avec les gens. Il a fallu apprendre à transmettre des informations dans le journal : c'était une bonne école. J'habitais la ville de Stourbridge, à l'extrémité d'une vaste zone industrielle, proche de la campagne. J'ai appris par hasard que Stourbridge était sur un canal, j'avais donc la possibilité d'habiter sur mon bateau et de vivre à proximité de mon lieu de travail. C'était le paradis ! Je me rappelle la nature, les fleurs, et le chemin de halage avec ses promeneurs. L'hiver nous patinions sur la glace. Mon frère avait acheté une maison d'écluse et un de nos amis a créé un centre d'activité pour les jeunes, qui s'amusaient à faire du canoë et des stages de navigation. Pour moi, c'était inimaginable : ma vraie vie a commencé !



CANAL ADVENTURE CENTRE

WHITTINGTON LOCK

Mr. Henderson canoes on the canal during a break from converting the lock-keeper's cottage.

***Holiday cottage
for youth***

Evening Mail Reporter
GRAHAM HENDERSON,
a 26-year-old Outward
Bound School instructor,
is working virtually un-
aided on the conversion of
the century-old lock-
keeper's cottage at Whit-



3. Sauver les canaux anglais

Depuis longtemps et jusqu'aux années 50, les mariniers effectuaient un transport entre les usines, aussi vers le nord pour chercher du charbon et jusqu'à Londres pour la distribution. Ainsi le réseau des canaux permettait aux bateliers de transporter leur cargaison partout en Angleterre. Il y avait des œuvres remarquables, comme l'aqueduc qui mène au Pays de Galles (Pontysylliac Aqueduct), l'élévateur vers le « Weaver » (une voie d'eau au nord vers le Mersey) mais aussi des échelles d'écluses et des voûtes.



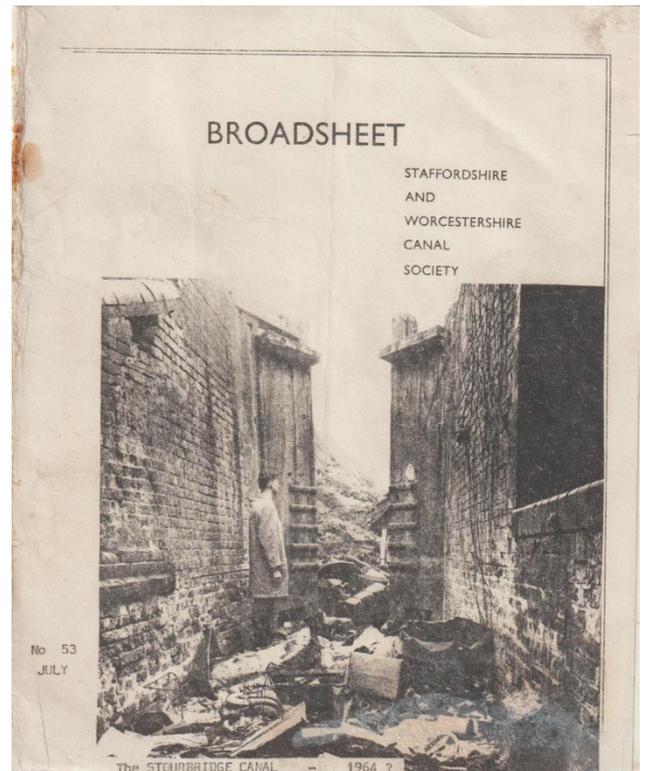
Élévateur de bateaux vers le Weaver - Dessin par mon frère



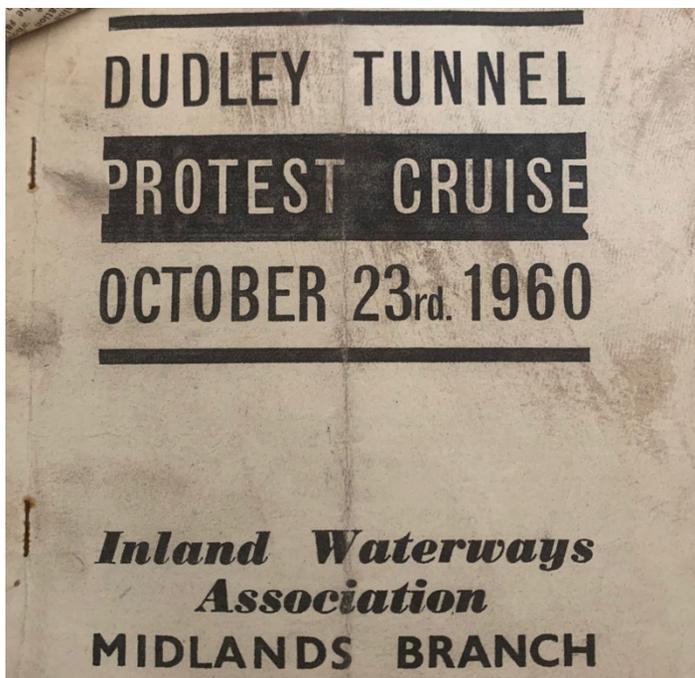
The Cape of Good Hope Pub, à côté d'une écluse...

En général, on trouvait un pub dans chaque endroit où les bateaux s'arrêtaient. Un soir, lisant au sujet des étoiles dans le ciel, j'ai découvert un récit sur la constellation de Cassiopée. En anglais un « pier » est un quai auquel les bateaux peuvent s'amarrer. J'imaginai que je pourrais finalement amarrer mon bateau dans un port très lointain... peut-être dans les étoiles ? Cela me faisait rêver !

Mon frère pensait qu'on trouverait sans doute un quai d'accostage pour les bateaux à Wigan, dans le nord. Avec des amis, nous sommes donc partis en bateau vers le nord de l'Angleterre. Nos aventures se sont plutôt mal terminées car après trois semaines de navigation notre moteur a lâché. On ne saurait jamais si à Wigan un quai d'accostage existe. Nous n'étions pas seuls à naviguer, la navigation commençait à prendre de l'ampleur, et des familles profitaient de leur fin de semaine pour se détendre avec ce passe-temps qui les occupait. Les familles nous aidaient à aménager le bateau et pouvaient voyager à la découverte du « pays ». Nous étions ensemble pour les « réunions » ou pour les « fêtes » : nous étions devenus une variante heureuse de « boat people ». Nous avons adhéré à une association dédiée à la reconstruction des canaux « abandonnés » par l'Etat. On protestait ainsi contre le triste état de certains canaux. Un jour nous sommes partis pour re-découvrir une voûte de 3 km de long, vouée à la fermeture. Notre lutte contre l'abandon des canaux ne date pas d'hier...

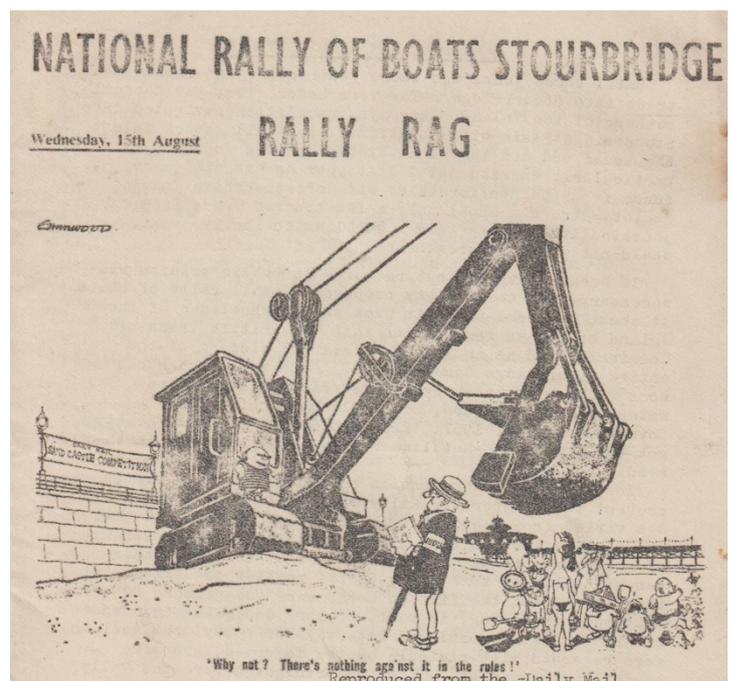


Journal de notre association montrant les débris dans l'écluse



Prospectus d'une manifestation organisée par notre association contre la fermeture de la voûte. (Qui est toujours ouverte aujourd'hui)

Un rassemblement de bateaux était prévu mais pour que les bateaux arrivent, il a fallu louer une grue pour draguer le canal afin de permettre l'accès aux bateaux.



4. De Londres à Paris

Comment suis-je allé à Paris ? Je n'ai jamais réussi à apprendre le français à l'école malgré tout le temps passé en classe. Une année, j'ai dû quitter mes canaux et les paysages industriels pour aller travailler dans une agence de presse à Londres. L'agence Reuters recevait des informations du monde entier ; nous travaillions les reportages avant de les transmettre aux journaux. J'ai pu trouver un logement sur l'autre rive de la Tamise près de la gare de Waterloo. A l'époque, une location à Londres était à un prix raisonnable, surtout avec un salaire. Pour moi, c'était le paradis. En plus, dans ma rue il y avait un pub très actif et toujours rempli. J'ai rapidement connu tout le quartier. Londres bougeait, la musique était partout, les jeunes vivaient pleinement. Il y avait de la musique partout. A Tottenham Court Road, il y avait le *Marquee* pour la musique Pop. A côté il y avait des clubs de jazz, à Brixton c'était le reggae des Caraïbes. Plus loin, face à la Tamise, on pouvait écouter des concerts de musique classique au *Festival Hall* et à *Covent Garden* c'était l'opéra.



La jeunesse portait des cheveux longs, portait des chemises ou des robes à fleurs et on remarquait les filles en mini-jupes. On imagine une jeunesse libre et prête à inventer. A cette époque-là, j'ai dû faire un dernier voyage avec mon bateau, puis il a coulé au centre de Londres. C'était le moment de le vendre et de penser à autre chose. Je me préparais à aller explorer la France, un tout autre sujet.

Adolescent, j'avais participé à un échange avec une famille française. Après, j'avais décidé de partir en autostop explorer la France. C'était possible, donc c'était à faire. J'avais 25 ans et je voulais être reporter à Paris. Je suivais un cours de civilisation à la Sorbonne, qui durait quelques mois d'été. J'habitais au nord de Paris et tous les jours je traversais la Seine pour arriver à la faculté. J'avais remarqué que de nombreux bateaux de commerce passaient sous les ponts. Où allaient-ils ?



Touriste à Paris, je me promenais le long de la Seine. Un jour je visite la Place des Vosges, quelle merveille ! Je remarque le bureau de Monsieur Coudoux, « transitaire », qui propose des transports de marchandises dans toute la France. « S'il vous plaît, j'aimerais faire un

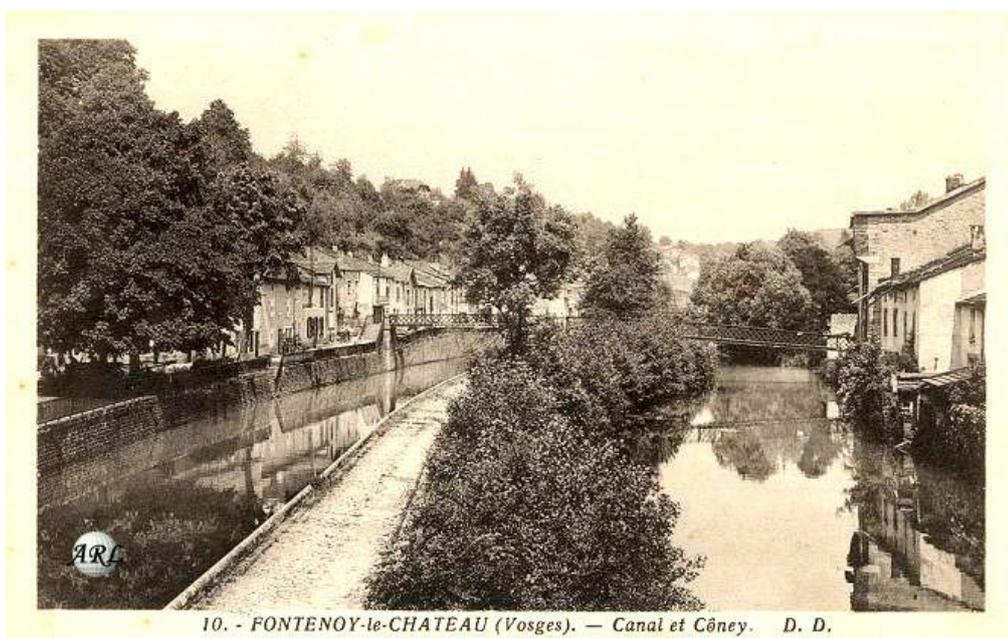
voyage sur une de vos péniches ! ». Il a bien compris ma demande et quelques jours plus tard il m'a convié sur une péniche qui naviguait sur la Marne. Sur place, j'ai rencontré une famille de mariniers. Cela m'a réveillé. Les mariniers étaient privilégiés : ils pouvaient explorer cette France-là, avec ses villages, ses champs et ses paysages insolites. J'ai pu constater que les fleuves étaient tout à fait navigables. On passait des écluses, on voyait des maisons d'écluses habitées, avec jardins donnant accès à une verdure riche et accueillante. Ce voyage m'a complètement bouleversé ! La vitesse du bateau semblait convenir aux mariniers, à moi aussi : je trouvais le temps de tout voir.



« Embouteillage sur un canal »

5. Sur les canaux d'Alsace et d'ailleurs, vers 1964

J'ai rencontré des Américains à la Sorbonne. C'était la guerre du Vietnam, et comme étudiants, ils étaient exemptés du service militaire. J'avais une voiture et nous sommes parti en Alsace pour explorer les voies d'eau et les campings. Quelle surprise ! Il y avait des canaux partout dont l'eau se reflétait sous les arbres. De temps en temps, on voyait des maisons d'écluse perdues dans la nature. Chaque maison avec sa famille et ses chiens, qui vivait isolée en attendant un prochain bateau. « Bonjour », quel bonheur !



Nous sommes rentrés en passant par la Bourgogne. J'ai alors réalisé que tout était possible. Oui ! J'ai dessiné un bateau de cinq mètres de large et j'ai imaginé des chambres larges de deux mètres, ce qui laissait un couloir d'un mètre. Le bateau de mes rêves pouvait prendre une vingtaine de passagers.

Les canaux m'ont fasciné. J'ai réalisé qu'on pourrait traverser la France du nord au sud par bateau. On m'a parlé aussi du canal « du soleil » ou Canal du midi dans le sud. Il reliait l'Atlantique à la Méditerranée. Incroyable mais vrai. Je suis allé enquêter. A Bordeaux, j'ai rencontré un marinier qui se préparait à aller à Toulouse. « Voulez-vous bien m'emmener ? ». Il m'a dit « oui ». Je suis donc parti avec lui et sa famille. J'étais ébloui par les paysages et l'architecture du canal. Un chemin de « halage » à l'ombre, des villes historiques avec des marchés et un passé à découvrir. Et toute l'histoire de Jean-Paul Riquet, qui a eu l'idée de créer cette liaison au XVII^{ème} siècle !

Le canal se termine à la ville estuaire de Sète et ensuite : la Méditerranée. La navigation est aussi possible vers le nord en passant par la Camargue. On arrive à Lyon, on passe par la Bourgogne, l'Alsace, la Champagne et Paris. Après quoi, encore plus vers le nord vers la Belgique, la Hollande et le reste du monde.

6. Les débuts d'une entreprise

Il a fallu imaginer une suite à toutes ces découvertes. Mon frère et moi avons décidé d'acheter une coque de bateau de commerce pour la transformer et en faire un bateau de croisière. J'ai rencontré Monsieur Derumeaux dans son chantier à Saint Omer près de Dunkerque. Son chantier avait été bombardé par les Américains pendant la guerre mais il insistait pour dire que tout marchait.

Un marinier voisin vendait son bateau de commerce. Il était six mètres plus court que les bateaux standard longs de 38 mètres ; à chaque port, il emportait les dernières cargaisons. Mais par un accord tacite, il était toujours payé pour une cargaison complète. Je pensais que ce bateau pouvait aussi naviguer au soleil, sur le canal du Midi. Malheureusement, son bateau s'appelait « Ponctuel » et je n'avais envie d'être à l'heure, alors il a fallu chercher un autre nom. Monsieur Derumeaux m'a montré comment remplir la cale sèche avec sa pompe. J'étais très impressionné et nous avons commencé à construire le « Palinurus », la première péniche-hôtel de France.



La coque du bateau, amarrée à Saint Omer

On dit que changer le nom porte malheur ! Je pensais à mon héros « Palinure », le pilote chargé de ramener Enée après la guerre de Troie. Ce pilote a été sacrifié et, selon la légende, mangé par des cannibales. Heureusement, ce ne fut pas le cas avec mon « Palinurus » qui navigue toujours, maintenant sous le nom de « Luciole ». Depuis 1966, tous les étés, il transporte des touristes venant de partout pour apprécier la France « tranquille ».

Quelques photos des débuts du Palinurus ...

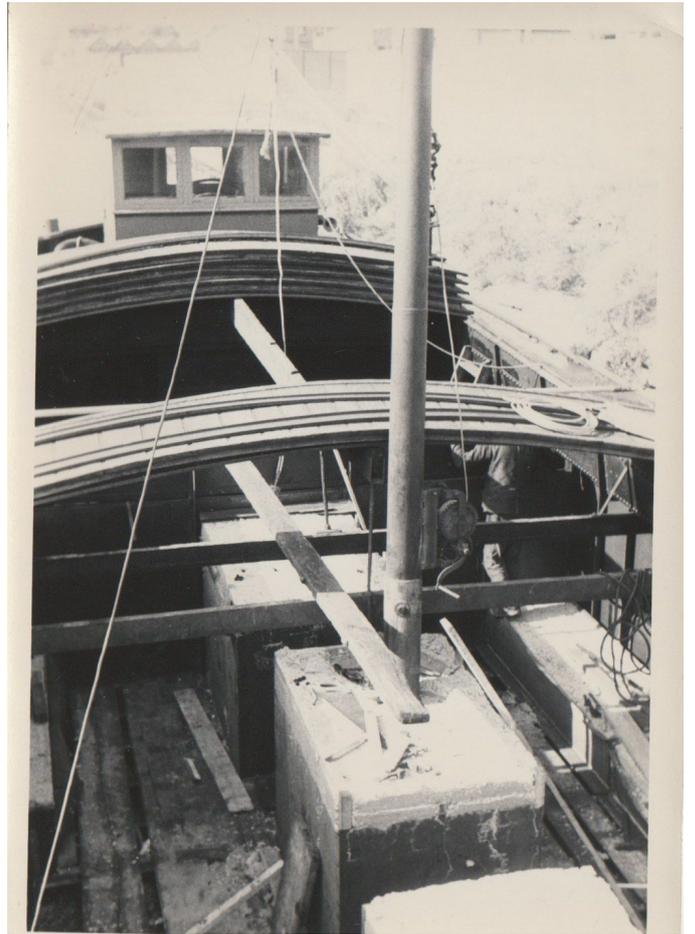


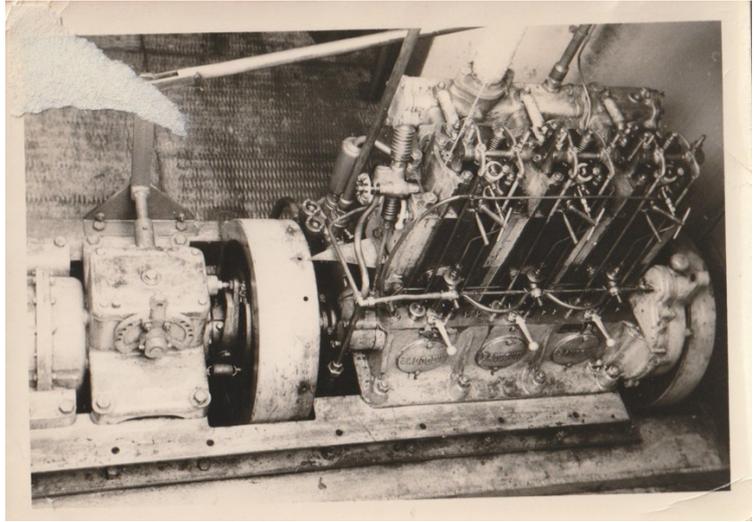
Le « Ponctuel »

Monsieur Derumeaux et moi, au travail



Monsieur Derumeaux





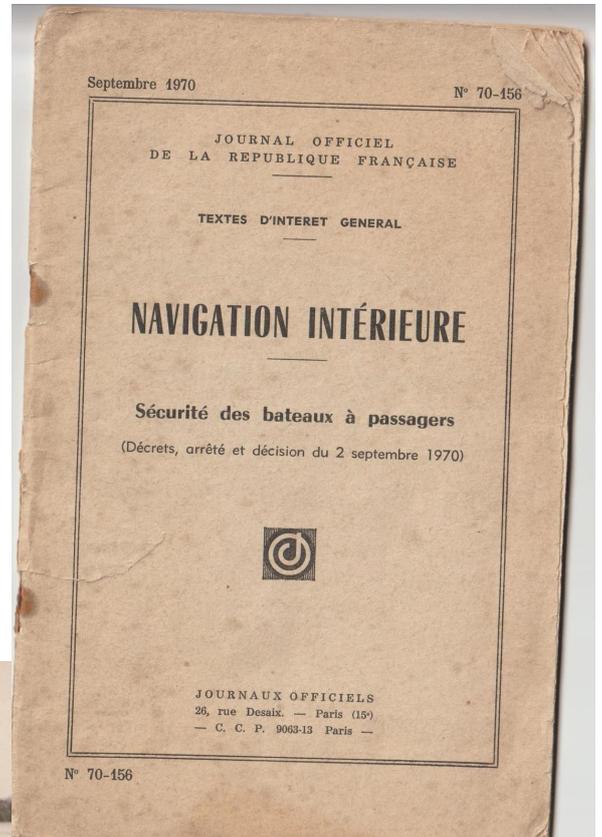
La France est un pays qui aime « l'administratif ». En France tout est permis et autorisé mais les documents administratifs sont importants. Apparemment, mon projet ne pouvait pas exister. Peut-être est-ce à cette période que j'ai rencontré Georges Normand, responsable au Commissariat de Tourisme, 8 Avenue de l'Opéra à Paris. Grâce à lui, j'ai pu résoudre mes problèmes. D'autant que je ne parlais toujours pas français, que parfois, je ne comprenais rien. Je devais rencontrer cet ingénieur des Ponts et Chaussées à Lille.

Notre projet était de naviguer entre Paris et Mâcon. En attendant d'entrer dans son bureau, j'ai montré notre brochure à son secrétaire. « J'habitais à Mâcon » m'a-t-il appris. Ensuite nous avons pu discuter. Monsieur Derumeaux était un génie : nous avons réussi à transformer le bateau au printemps 1966 et à naviguer de Joinville vers l'Oise. A l'époque il n'y avait pas de règlement pour les bateaux transportant les passagers. L'ingénieur s'est déplacé lui-même pour le contrôler. Un moment difficile : les peintures n'étaient pas sèches et la salle des machines toujours en travaux.

Le bateau fini



commencement ! Depuis les surprises ne se sont jamais arrêtées. Si jamais je réussis à écrire à ce sujet, ce sera pour remercier tous ceux qui ont œuvré discrètement pour que cette aventure se réalise.



La réglementation est arrivée en 1970...

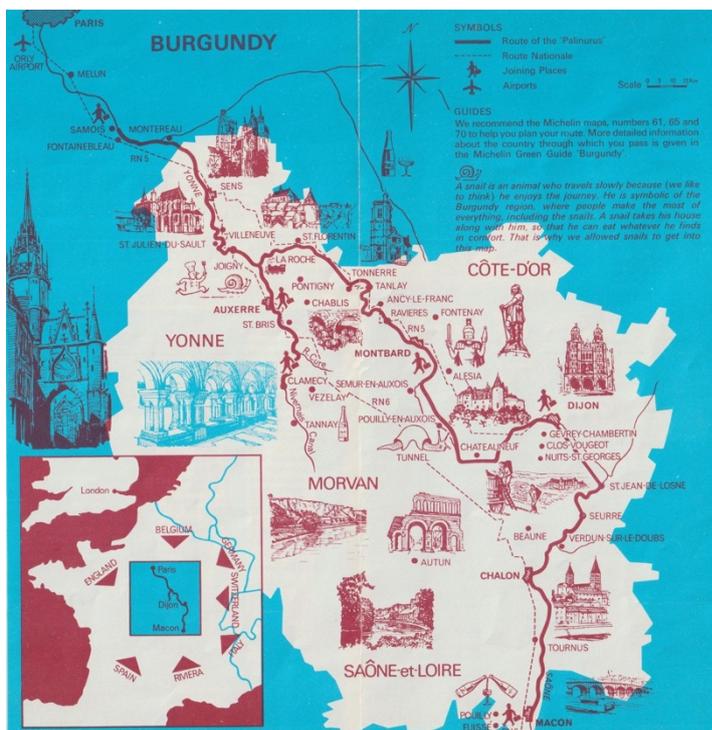
Nous sommes rentrés à Paris ou notre ami, Georges Normand, avait organisé une réception. La Seine était en crue. Le lendemain nous étions obligés de tirer le bateau sous le Pont Neuf et ensuite le long de Notre Dame. Quel

7. En Bourgogne



Paris-Mâcon par bateau est un voyage vraiment hors du commun. Déjà, cela prend quatre semaines. On faisait Paris-Auxerre la première semaine. Heureusement nous avons engagé un vrai pilote car à l'époque il y avait des bateaux partout. En plus, au départ, les courants ne

manquaient pas. On a appris que des écluses avaient des côtés en pente et qu'elles prenaient huit bateaux pour chaque écluse. Il fallait acquérir une routine pour les amarrages. J'ai découvert la vie trépidante des mariners : départs matinaux et aucun arrêt jusqu'au soir. Pas pour nous ! Nous nous arrêtons dans les villes. J'ai découvert des villes historiques, très accueillantes. Avec des quais pour s'amarrer, des bars, des cafés et des restaurants de rêve : tout pour être heureux. Mais aussi les lieux préférés des peintres comme la forêt de Fontainebleau. En somme, tout ce qui pouvait intéresser des touristes. Et Auxerre... vue de l'eau, Auxerre est



l'une des plus charmantes villes de France. Nous avons remarqué qu'Auxerre était relié à Paris par le train, avec un changement à Laroche-Migennes. Après, le train longeait le canal de Bourgogne - il s'arrêtait à Montbard (quel hasard) pour arriver à Dijon. Il suffisait de rester dans le train pour arriver à Mâcon. Donc nous donnions rendez-vous à nos passagers à la gare la plus proche : problème résolu.

On voyage moins vite sur le canal, mais on est plus indépendant. Sur le canal de Bourgogne, on compte 189 écluses et à chaque écluse on peut descendre du bateau et marcher le long du chemin de halage. Le bateau va naviguer à peu près à la vitesse de la marche ; on peut le récupérer un peu plus loin à la prochaine écluse. On reste totalement indépendant : on prend un vélo pour se perdre dans la nature, on retrouve le bateau sans problème.

Quelques photos tirées du film sur le Palinurus ...



J'ai découvert le canal avec ses villes historiques, ses châteaux et ses vignobles. Tout le long du parcours, il y avait des histoires à raconter - parfait pour épater les touristes. Les touristes venaient pour manger et boire « à la française » et notre chef présentait ses plats. A bord, nous avions le temps de déguster et de digérer des plats et des vins. On ne s'ennuyait pas - toujours des choses à faire et à voir ; le canal de Bourgogne est une merveille touristique ! Pour traverser la Bourgogne, un bateau doit passer sous la voûte à Pouilly-en-Auxois, au partage des eaux sur le Canal de Bourgogne. C'est pourquoi lors de la transformation du bateau, j'ai calculé les dimensions requises. Sur le chantier, en mer basse - le fond du bateau touchait le fond du canal - et j'ai douté de l'efficacité de mes calculs. Trop tard : nous voici en voyage et arrivé à l'entrée de la voûte. Nous étions déjà attachés au bateau devant le nôtre - la sirène sifflait - et nous étions partis pour deux heures de traversée : un tunnel de 3 km. C'était un moment angoissant - mais notre « Palinurus » avait des bonnes dimensions. Nous avons sabré le Champagne ! A chaque passage pendant des années nous avons conservé cette coutume : à chaque traversée, toujours du Champagne !



Traversée de la voûte de Pouilly en Auxois



Ensuite on arrive à Châteauneuf - château médiéval spectaculaire perché en haut de la colline. A visiter. On approche des vignes de la « côte » et le canal rejoint la vallée de



l'Ouche.
Tout est
parfait.
Puis
vient
Dijon,
belle
ville
avec à

l'époque un vrai port, qui donnait sur le centre historique. On marchait pour arriver au centre avec le Palais des Ducs, le marché et le Parc Darcy. L'hôpital du XV^{ème} siècle recevait toujours des malades. Le tout était accessible à pied, depuis le bateau. Pas de problème pour amuser les touristes. Ils ne risquaient pas de s'ennuyer. Encore une semaine pour arriver à Mâcon. Hasard ou pas, la Saône longe les vignobles de la Côte - à proximité de



Beaune et
ensuite vers
Chalon-sur-
Saône pour
arriver dans
le
Mâconnais.
Une belle
région à
visiter. On
peut
s'amarrer
dans les
ports qui
donnent
accès à des
centres de
ville – idéal
pour flâner,
voir les

musées et les magasins. Oui, le parcours était beaucoup plus adapté au tourisme que prévu.

La presse était présente pour immortaliser les premières escales du Palinurus

La « Wine and Food Society » de Minneapolis (USA) et les Britanniques de la péniche « Palinurus » hôtes du C.I.B.M.



M. Cullas, directeur du Comité interprofessionnel des vins de Bourgogne et de Maçon (C.I.B.M.) recevait, en cette journée ensoleillée de vendredi, un groupe de dix-huit membres de la « Wine and Food Society » de Minneapolis (U.S.A.).

Ce groupe était dirigé par une amie de notre région, Miss Erna Meyer ; il venait de Genève et après son étape maconnaise, repartait après une halte nocturne à Thoissey, à l'hôtel du « Chapeau fin », pour Beaune.

Les hôtes de cette société gastronomique américaine furent reçus à la Maison maconnaise des vins. M. Cullas leur souhaita la bienvenue en leur présentant à la fois de comité — son œuvre et ses buts de propagande pour nos vins — et la Maison des vins elle-même. Il conclut sur le thème « *Saône et Loire, royaume d'une cave idéale* ».

La visite des chais Mommessin — M. Henri Mommessin reçut le groupe — précéda l'accueil du président Laneyrie au

caveau du Pouilly-Fuissé à Soizure.

Par les routes viticoles du Maconnais et du Beaujolais, les Américains gagnèrent le Fût d'Avenas et son auberge célèbre, avant de redescendre au château des Jacques.

A 20 h, sur les quais de Saône, la péniche britannique « Palinurus » reçut la visite du groupe « Matissonia » pour une soirée historique qui marqua, sur le chemin du retour, l'étape maconnaise de cet autre groupe.

dim. 29 et lundi 30 mai 1966 *Parsons* ONZE

Par voie d'eau, la péniche anglaise « M. V. Palinurus » est venue prospecter les régions viticoles de Bourgogne



Les personnalités dijonnaises, à bord de la péniche, écoutent les explications données par M. Richard Parsons

VENAREY

Sur le canal de Bourgogne

Le « Palinurus » a terminé à Pouillenay sa dernière croisière touristique de l'année



Les touristes quittent le « Palinurus »

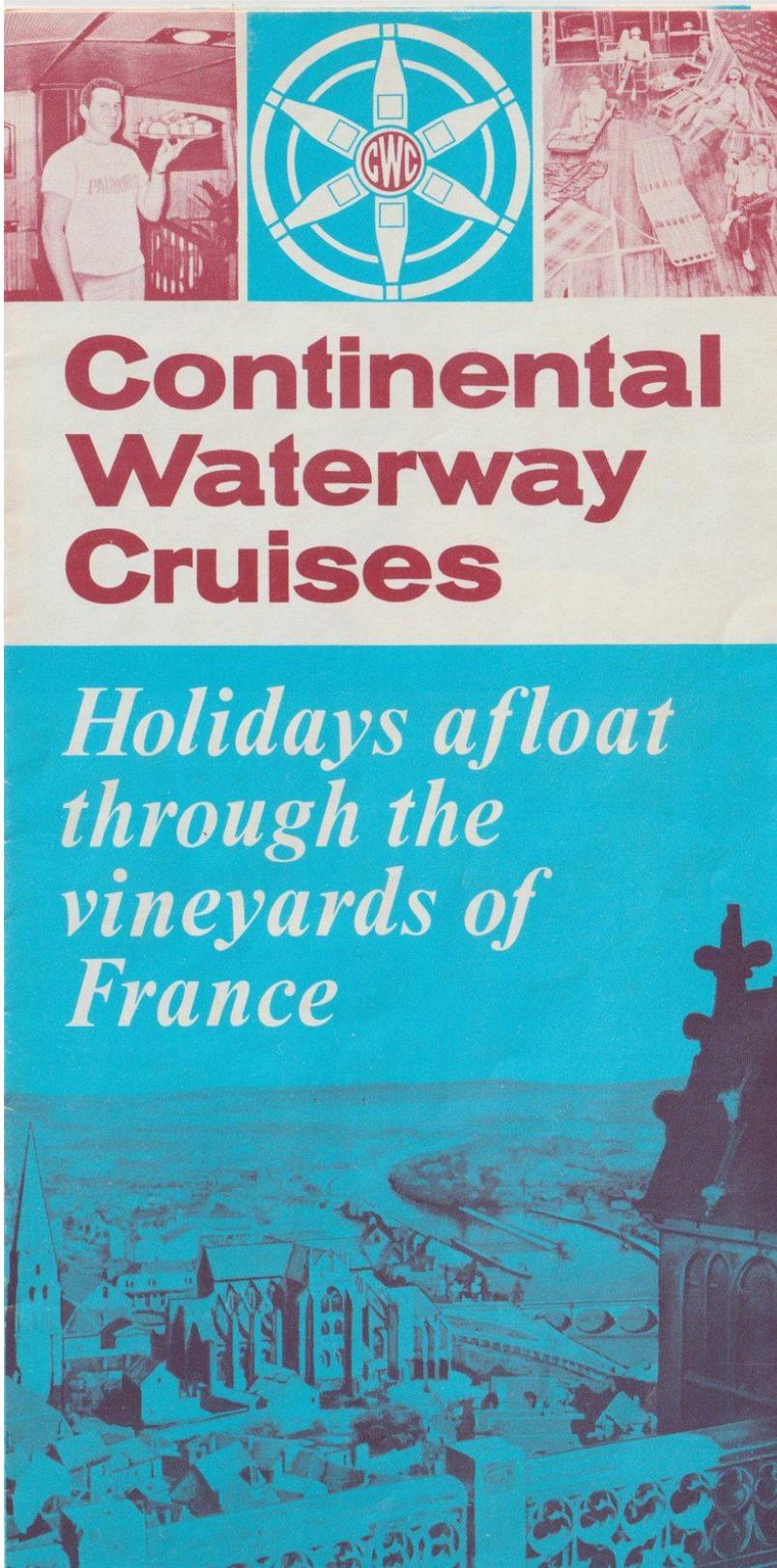
La péniche « PALINURUS » a fait escale, à Auxerre

« Yonne et Tourisme » a accueilli, avec plaisir, ses 24 passagers



La péniche « Palinurus » et ses touristes (Ph. et cl. « L'Y. R. »)

8. Trouver une clientèle



A cette époque, il a fallu trouver « ces » touristes dont nous avons besoin. Mon frère a publié une brochure, qui est tombée par hasard sur le bureau d'un journaliste chargé des « voyages » pour le *Sunday Times*, journal très lu par les anglais aisés. Cet article incitait des curieux à venir goûter la vie de navigateur et bénéficier en plus d'une authentique cuisine française bien arrosée avec excursions dans la France « profonde ». Succès immédiat ! Dès la première année, à partir du mois de juillet 1966, nous avons navigué avec des touristes. Le hasard a tout fait - pas besoin d'étude de marché - pas de chiffres pour le banquier : Dame Fortune était notre mentor !

A l'époque - si un anglais naviguait avec son bateau en France, les lois insistaient pour que le bateau soit immatriculé en Angleterre. C'est pourquoi mon frère et moi avons créé une société basée à Londres *Continental Waterways*. Pour les Anglais de l'époque, le continent commençait de l'autre côté de la Manche. Apparemment, rien n'a changé.



Pour monter cette entreprise, nous avons cherché des actionnaires qui pourraient faire marcher une agence de tourisme. Nous partions de rien et cherchions des gens qui avaient de l'imagination et une certaine compétence dans la gestion d'une société. Finalement à six, nous avons monté Continental Waterways avec un bureau à Londres. Nous nous partageons les taches, les

comptes, le marketing et bien sûr l'avenir.



Un escargot est un animal qui avance lentement car nous aimons croire qu'il apprécie son voyage. Il est le symbole de la Bourgogne où les gens profitent de tout y compris des escargots. L'escargot voyage avec sa maison pour pouvoir manger quoi qu'il trouve confortablement.



Voici notre équipe de marketing - tout bien habillé d'époque ! Cette équipe a suivi toutes nos péripéties pendant une trentaine d'années



A cette époque, j'ai eu la chance de rencontrer Florian Walewski, lointain héritier de Napoléon, l'une des rares personnes en France qui imaginait un futur touristique pour les voies d'eau. Il avait créé « Paris Canal » avec un bateau qui promenait les personnes le long du Canal Saint-Martin jusqu'à La Villette. Il a créé la « gabarre » qui a navigué sur le Lot puis sur la Loire. Il avait acquis une péniche-hôtel en 1972, appelée "Lazy Dolphin". Florian nous a prêté les services de son bureau à Paris. Par la suite nous sommes tous devenus actionnaires d'une société de tourisme fluvial « Quiztour - Continentale » une compagnie française, et la péniche-hôtel fût renommée "La Guêpe Buissonnière" et battait dorénavant sous pavillon français.

Florian Walewski (à gauche sur la photo) qui gérait Paris Canal, déjeunant avec M. Swiss aussi passionné par les bateaux et les voyages.

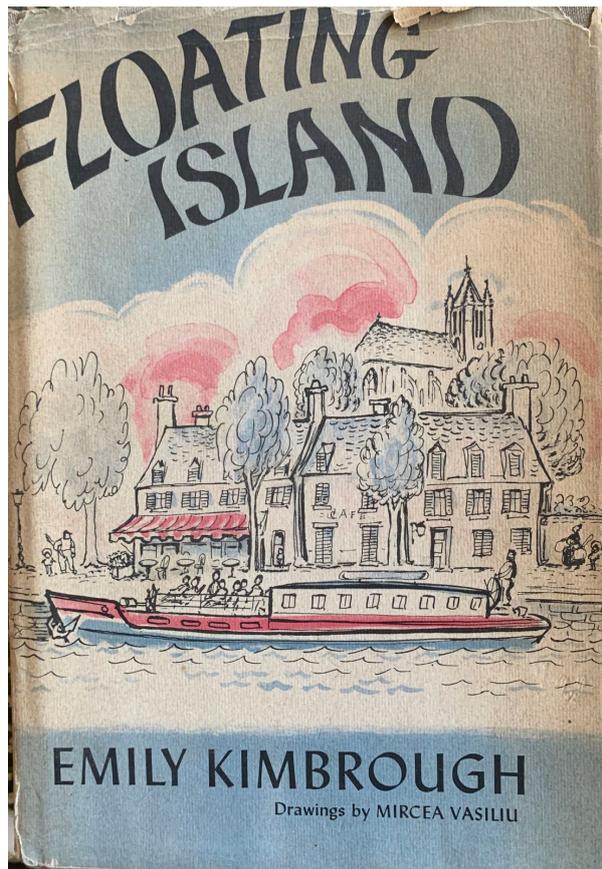


C'est aussi l'époque à laquelle j'ai rencontré Guy Bardet qui deviendra mon associé ; il organisait les croisières et s'occupait du marketing. En 2001, l'entreprise « Continentale de Croisières » comptait 15 bateaux hôtels. On pouvait héberger quelques 400 touristes par semaine, ce qui demandait toute une organisation. Chaque bateau avait sa vie et un réseau de jeunes qui tournaient pour créer une ambiance plutôt sympathique. On nous reconnaissait comme « les gens des péniche-hôtels », qui parfois se mariaient, maintenant on voit leurs enfants embarquer sur les bateaux. L'ambiance est plutôt bonne - nous sommes toujours amis – en tout cas, je pense que nous le sommes.



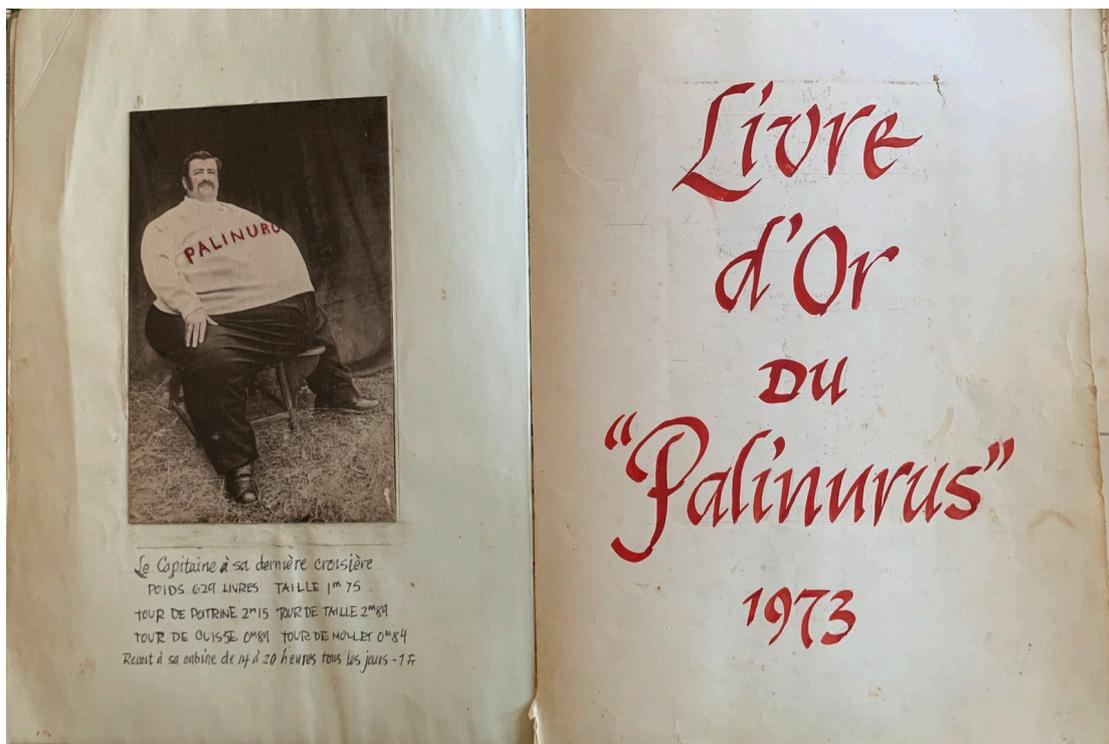
Des membres de l'équipage...





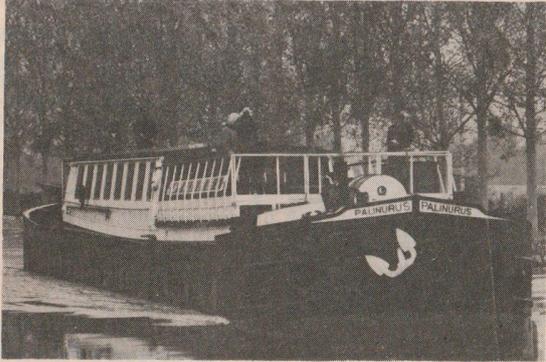
Nous avons démarré nos croisières en 1966. L'année suivante une écrivaine américaine, Emily Kimbrough, avait réservé le Palinurus avec ses amis. Elle a publié son livre *Floating Island* et l'idée de faire une croisière sur les voies navigables en France est devenue accessible à des touristes américains, en passant par des agences de voyage. Pour bien nous organiser, nous avons un bureau à Londres et des contacts avec le Commissariat au Tourisme à Paris, qui tous travaillaient avec des agents aux Etats-Unis. On avait des contacts : il fallait présenter le « produit ». Pourquoi pas y aller ? C'est ainsi que je suis parti aux Etats-Unis. Je voyais que ça bougeait et qu'il y avait des idées : peut-être imaginaient-ils un monde meilleur ? En Europe, on n'avait pas ça. J'ai commencé avec un bus qui traversait d'étape en étape les Etats-Unis. En cours de route, les anciens passagers du Palinurus m'invitaient chez eux, et je rencontrais leurs

amis. Nous sommes arrivés en Californie à Sausalito. Des gens vivaient autrement, c'était le temps des « hippies », de la musique et du « tout-détriqué ». Ensuite je suis parti sur un bateau le long du Mississippi puis retour à New York. L'Amérique étonnait et bougeait, j'aimais beaucoup.



Les vacances sur l'eau s'installaient sérieusement et notre agence en Angleterre a réussi à décrocher de bons contacts. Les Américains surtout s'intéressaient à ce tourisme ; il a fallu alors parler de la commission. Les journalistes souhaitaient aussi partir en croisière, à la suite ils ont écrit des reportages. Ils y parlaient du dépaysement - la lenteur de la croisière - et de la gastronomie. Depuis toujours les croisières fascinent le monde.

TRAVEL WEEKLY December 22, 1970



Passengers on the upper deck of the 100-foot-long Palinurus watch the passing autumn colors along the Burgundy Canal.

Barge cruises through Burgundy explore wine country and chateaux

By LINDA BLACKWOOD

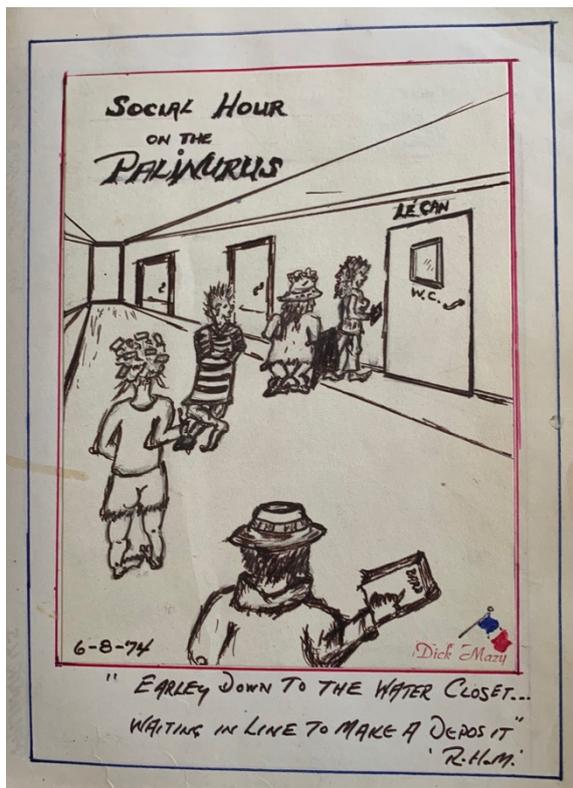
NEW YORK—The deck of a converted French canal barge would seem an interesting vantage from which to see the vineyards, peaceful hamlets and Renaissance chateaux of Burgundy.

Richard Parsons, a 32-year-old Britisher, thought so when he purchased such a barge five years ago. He converted it into a passenger vessel capable of holding 18 comfortably and began marketing cruises up and down the rivers and canals of Burgundy.

Last year 250 passengers, 200 of them Americans, took the week-long sailings. Most of these sailed on charters, which are commissionable to agents at between 10% and 15% depending on the length of the bookings. A series of spring and fall cruises for individuals is also commissionable.

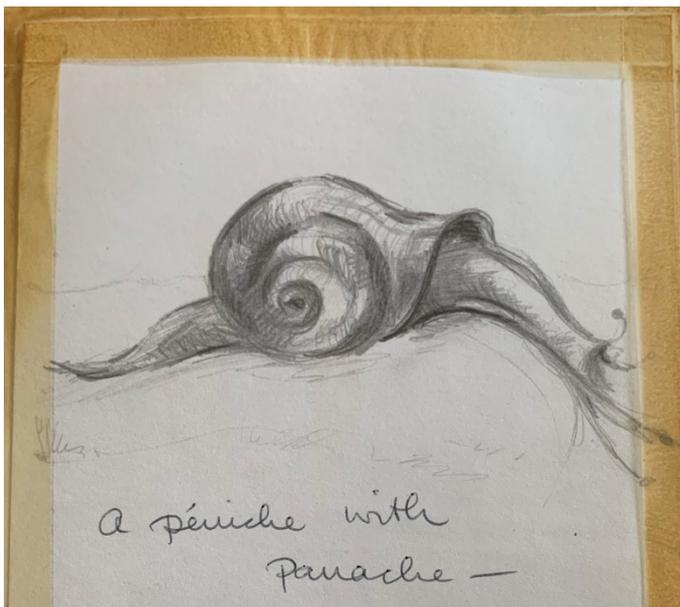
In 1971 the weekly sailings will take place between April 24 and Oct. 16. The boat christen-

Un article de "Travel Weekly" en 1970





Les passagers s'exprimaient, malgré le manque de confort à bord, et on s'amusait... La Bourgogne était très accueillante et le canal revivait !



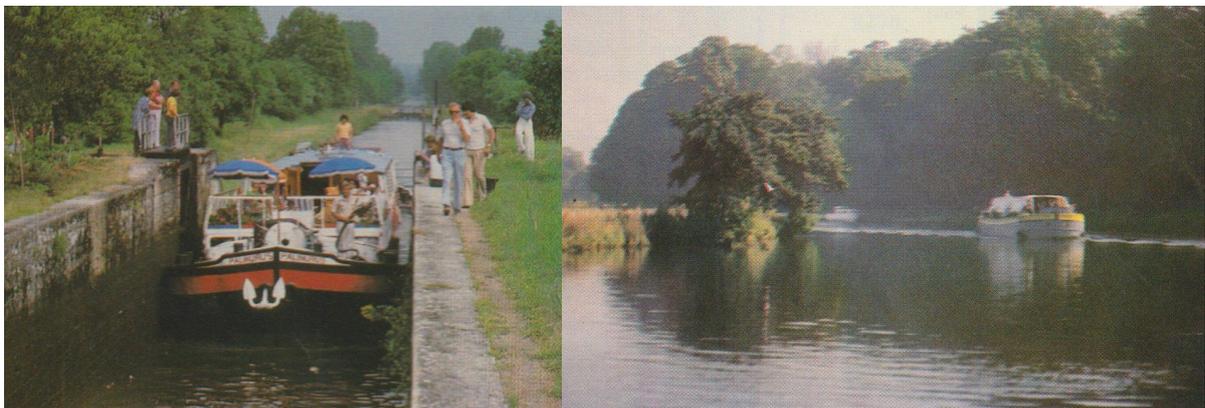
9. Développements en campagne et à côté du canal

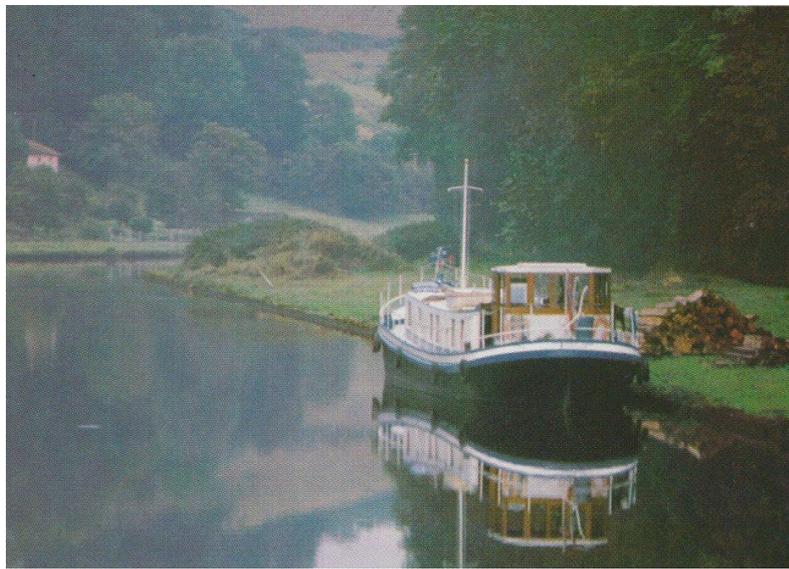
Ensuite, en 1976, nous avons créé une société en France et nous avons établi des relations avec Air France et l'Office du Tourisme. A l'époque, Internet n'existait pas et le téléphone n'était pas très fiable. Il fallait se rendre sur place pour discuter. En hiver, je suis parti avec mes collègues pour rencontrer des agents de voyages et des journalistes. Nous avons organisé des réunions en invitant pour l'occasion d'anciens passagers. A une période, pour les croisières d'été, nous nous sommes trouvés à devoir remplir plusieurs bateaux, confrontés à la concurrence. En 1975-76, nous avons décidé d'ouvrir un bureau à Boston. C'était le début des ordinateurs, le marketing était en pleine transformation.



Les montgolfières décollaient depuis le bateau, sous le regard des curieux

Voici les 6 bateaux que nous exploitons en 1976 :





La vie des hippies en Californie m'a beaucoup impressionné et je souhaitais vivre à la campagne dans une ambiance détendue. Je rêvais de vivre en « hippie » avec de la musique et des amis ; je fréquentais des jeunes qui travaillaient pour les péniches et qui aimaient s'amuser. Comme je voyageais tout le temps, j'avais besoin de déposer mes affaires. J'ai acheté une ancienne ferme dans un village isolé en Bourgogne. J'ai pu y laisser ma valise et quelques meubles de famille.



Mon frère est allé vivre au Brésil. J'en ai profité pour voyager sur ce continent, en hiver, quand nous ne naviguions plus. A cette saison, il faisait chaud en Amérique du Sud et j'avais du temps pour me promener partout : encore des aventures ! Je remarquais combien les gens là-bas étaient souriants, alors que souvent ils n'avaient pas accès au minimum de confort.





Brésil, Années 80

Pendant ce temps avec des amis, nous avons aménagé notre « ferme » pour créer des logements. Nous avons compris qu'on pourrait les louer aux vacanciers qui commençaient à venir chercher du calme en Bourgogne. Ma femme avait déjà commencé à mettre en location des maisons secondaires qu'on trouvait aux alentours.



On pensait aux maisons des écluses sur le canal car beaucoup n'étaient plus habitées. Nous avons postulé auprès des autorités du canal pour en louer une – et nous nous sommes installés dans l'écluse n° 52 - pas loin de notre habitation principale. La maison avait été vandalisée et nous voulions remettre la propriété et ses dépendances en état. A l'époque, en payant un loyer, on pouvait garder la maison à notre nom et, avec l'accord des autorités, on déduisait du loyer les frais pour l'achat des matériaux utilisés pour la remettre en état. Nous avons installé les fenêtres à double-vitrage et nous avons changé la porte, tout cela étant abîmé. Nous avons travaillé pour rendre l'intérieur habitable, nous avons créé un jardin et un amarrage pour les bateaux. La vie le long du canal nous plaisait bien. Encore aujourd'hui, on voit toujours des maisons abandonnées le long des canaux et on se demande pourquoi car vivre à côté de l'eau est un vrai bonheur.



L'écluse 52 pendant et après les travaux



11. Dernières années ...



Notre dernière brochure...

Après la destruction des Twin Towers le 11 septembre 2001, les Américains ne voulaient plus prendre l'avion. Le marché des péniches était à l'arrêt. Et pourtant notre entreprise était en pleine expansion toujours des projets plein la tête. A un moment donné, on a cherché un acheteur et en 2003 une compagnie américaine a tout acheté. Après quoi elle a revendu plusieurs péniches. Nous avons pu continuer à proposer des voyages en « péniches-hôtels » jusqu'en 2014. Notre dernier bateau a été vendu en 2016, je suis arrivé à un âge où je ne pensais plus à naviguer. J'avais 78 ans.



L'équipe de Continental Waterways, toujours pleine d'enthousiasme

12. ... Mais pas derniers rêves.



J'étais par hasard en Allemagne en 1989 lorsque le mur de Berlin s'est ouvert. Je suis allé sur place et j'ai acheté une pièce du mur. J'ai pu regarder du côté est, avec la rivière « Spree » qui traverse la ville, allant plus encore vers l'est pour rejoindre l'Oder et de là, la Baltique. J'ai fait un premier voyage avec ma famille jusqu'à la Baltique en 1997, où nous nous sommes amarrés à Gdansk. Je rêvais d'acheter un bateau en acier avec une forme toute en arrondis, joli à regarder et facile à transformer en logement. Je l'ai finalement acheté en 2003, ce bateau convenait à la famille et nous sommes partis voyager vers la Russie, en passant par la Pologne, en 2007. Quelles aventures ! Restez à bord, la suite est à lire dans le prochain épisode !



13. Direction la Baltique



Carte des voies navigables en Europe

La Russie est à 3000 km de la Bourgogne et c'est ensuite des kilomètres à perte de vue pour traverser ce pays ! J'avais une carte qui indiquait un canal entre le Bug en Pologne et le Dniepr en Ukraine. Ce canal traversait la Biélorussie. J'ai donc pris l'avion pour explorer les voies d'eau en Biélorussie. J'ai découvert ce pays, Minsk et des kilomètres de forêts ! Il y avait des voies d'eau venant du nord pour amener du bois vers la Méditerranée. J'ai parlé avec des mariniers qui voyageaient entre la Russie et Varsovie en Pologne.



Je suis donc allé en Pologne. C'était le moment où les Polonais liquidait le « communisme » : on vendait des « T-shirts « Solidarnosc ». En 1989, le mur était tombé. Je voyais donc la possibilité de voyager à travers Berlin pour arriver sur la Baltique. Je l'ai fait en 1997. Nous avons traversé l'Allemagne et avons descendu la Vistule pour arriver à Gdansk en juin.



Arrivée à Gdansk, Juin 1997





Voilà la Baltique !

Sur la carte je voyais une liaison entre la Vistule et le Belarus, qui passait par Augustowa. Une fois à Gdansk, nous avons loué une voiture et nous sommes parti vers l'est pour explorer les voies d'eau autour d'Augustowa. Déjà, la rivière traversait la ville où il y avait des bateaux. Nous avons trouvé des voies navigables en bon état avec des écluses et des lacs. Les bateaux amenaient des passagers depuis Augustowa vers le Belarus et, je pense que maintenant ils traversent la frontière pour arriver à Grodno. Une région entrecroisée de cours d'eau – qui autrefois servaient à transporter des matériaux.





Tout près de Gdansk nous avons visité l'extraordinaire élévateur de bateaux à Elblag. Un mécanisme qui amène les bateaux depuis la Baltique jusqu'aux lacs de la Mazurie. Nous avons embarqué sur un bateau à passagers. Arrivé à la côte, notre bateau s'est posé sur un wagon. Le wagon était tiré par des câbles, actionnés par la roue du moulin, qui tournait grâce à des chutes d'eau ! Tout un mécanisme peu probable – mais qui marchait ! De cette façon les voiliers montaient depuis la mer pour se

perdre dans les lacs de la Mazurie.

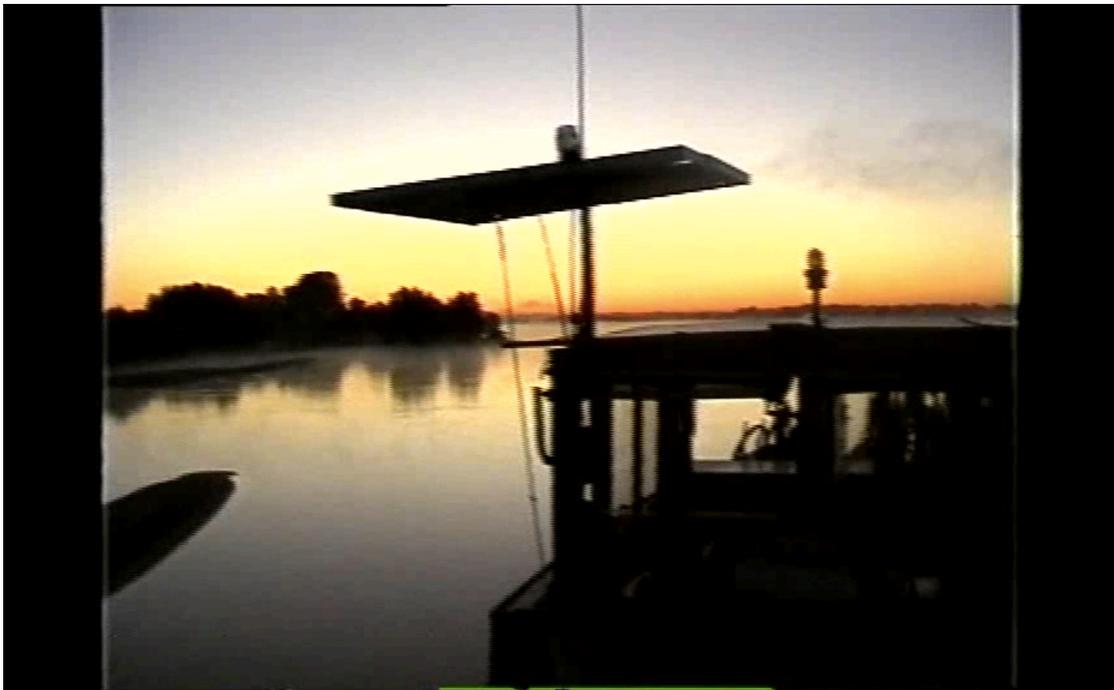
En plus - tout près, il y avait la rivière Nogat où autrefois les Templiers avaient leurs domaines. Nous avons vu des bateaux de plaisance amarrés à proximité et on imaginait des touristes qui arrivaient par bateaux depuis la Baltique. En effet – un vrai paradis pour les plaisanciers. Cela m'a encouragé à croire que



voyager vers l'est – n'était qu'une question de temps ! Le retour vers la France s'est avéré plus compliqué : la Vistule manquait d'eau, c'était le mois d'août. Un remorqueur passait par hasard et nous a sortis des bancs de sable.



Nous nous sommes fait remorquer sur la Vistule ...



Pour la suite de notre trajet retour nous sommes passés sur plusieurs lacs, entourés de beaux paysages

Plusieurs photos de notre trajet retour ...



Nous avons pu retrouver le chemin pour aller en France encore avec des souvenirs. Tout le monde disait que la voie vers l'est était à prendre. C'était le moment d'explorer la navigation vers l'est à travers la Biélorussie et l'Ukraine.



Carte des voies navigables en Biélorussie

La Biélorussie occupe une place centrale de cette partie d'Europe. Autrefois, il y avait un

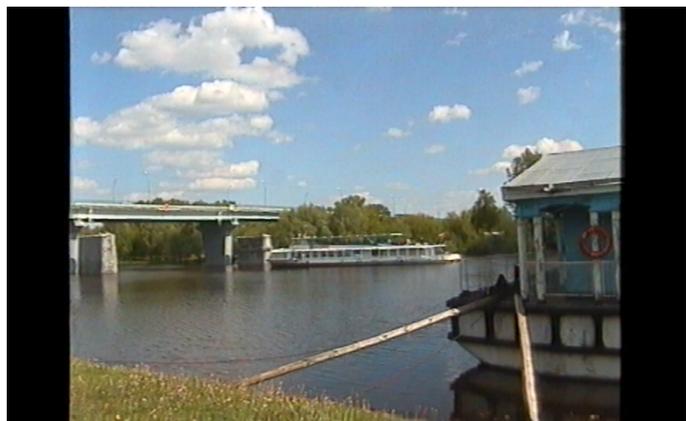


commerce de transport de bois qui passait du Nord au Sud par des canaux et des rivières canalisées. Depuis la Pologne, sur la carte on voit un canal qui rejoint le Dniepr, prenant ensuite la direction de la Crimée. Autrefois, le grand port de Riga vers la Baltique dans le nord était relié à la Méditerranée par un système de rivières, de lacs et de canaux.

La navigation était parfois impossible ...

Il est toujours possible de naviguer entre la Pologne et l'Ukraine via le Dneprobugski Kanal. Tant mieux pour mes ambitions !

Ici à droite, le Dneprobugski Kanal à Pinsk



En 1998, j'ai contacté l'Université de « l'Humanité » à Minsk et l'année suivante, je me suis retrouvé dans la capitale biélorusse, avec des interprètes et des guides spécialisés dans la navigation. Quel bonheur ! Pendant une dizaine de jours, nous nous sommes promenés partout pour explorer les voies d'eau dont cette Berezina, près de laquelle Napoléon a connu des problèmes pendant sa retraite de Russie. Pour entrer en Biélorussie, on pouvait passer par Brest mais le passage à la frontière avec la Pologne était très contrôlé : la rivière Bug était surveillé par les militaires. Le passage à Brest est spectaculaire. D'abord, il faut contourner une forteresse très impressionnante dans laquelle les Soviétiques ont résisté à l'avancée des nazis en 1941.



Notre arrivée à Brest



La forteresse contournée par une rivière

La Forteresse de Brest-Litovsk, aux abords de la rivière Bug face à la Pologne



Ensuite, il faut traverser une écluse pour entrer dans le pays. Cette écluse est très originale : la dénivellation se fait grâce à deux bancs de sable. Pour monter ou descendre il faut déloger les deux bancs de sable, l'un après l'autre. L'ingénieur du canal m'a présenté la personne avec la drague ; c'était donc sérieux et toujours possible ! Dans mon idée – rien ne pourrait m'arrêter – à voir...

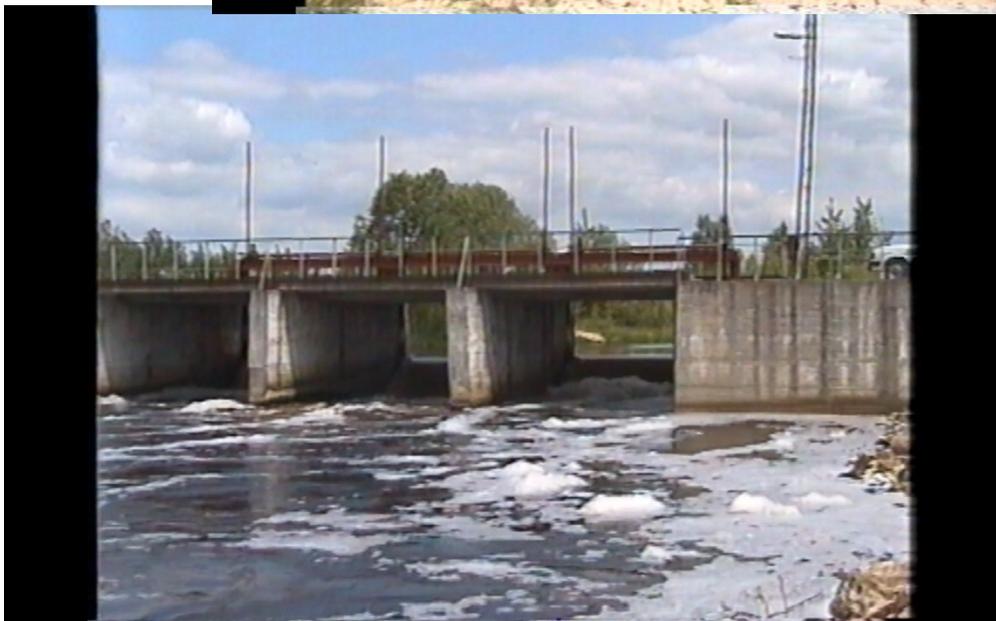


Voici le banc de sable faisant office d'écluse...





Le port de
Brest et
l'accès vers
l'est...



14. Mon dernier voyage, vers la Russie

Les amis en Hollande connaissaient un beau bateau style Tchalk bien arrondi – déjà à moitié aménagé pour accueillir la famille et des amis... et à l'occasion – l'équipage du bateau comme pilote et interprète. En plus – je cherchais un bateau avec un faible tirant d'eau car je pensais aux sables du Vistule ! Entretemps nous avons aménagé notre résidence en gîte touristique et nous sommes allés habiter la maison d'écluse 52 sur le canal de Bourgogne. Le tourisme marchait à plein pot. Les anglais achetaient des maisons à la campagne. Quand ils repartaient chez eux, nous avons proposé de les mettre en location... Une affaire qui marchait pas mal ! On avait aussi la possibilité de transformer d'autres maisons pour les rendre habitables ...et quoi d'autre ? Un moment plein de projets ! Mais enfin – le moment est venu – mon bateau était en état de partir et la famille prête à embarquer...



Commençons par le canal de Bourgogne !



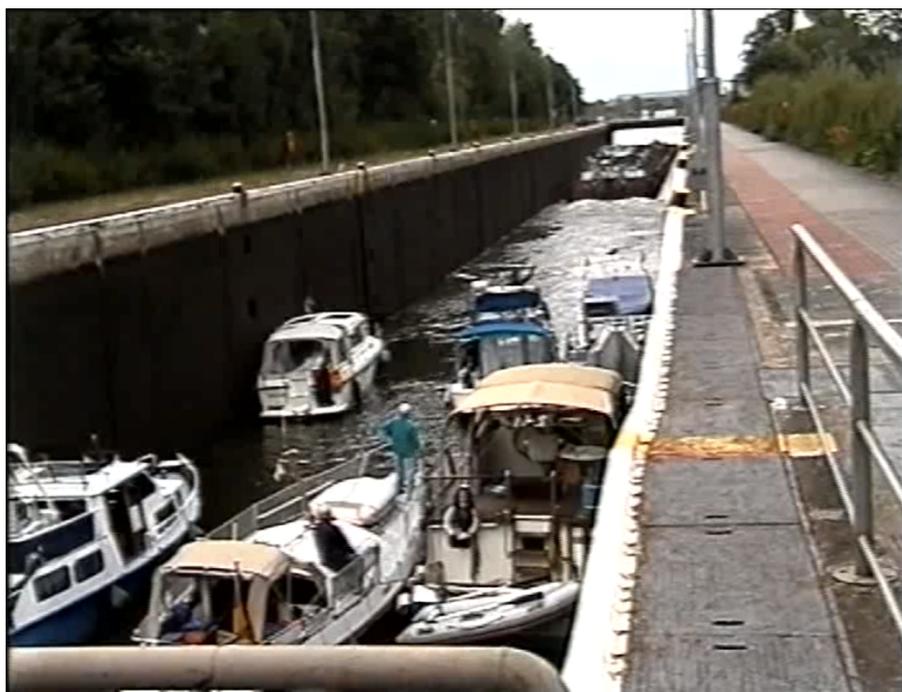
Nous avons continué par le Doubs, pour arriver sur le Rhin



Naviguer et s'amarrer sur le Mittelland Kanal était très facile



Le Mittellandkanal est très fréquenté par les bateaux de commerce ainsi que les plaisanciers, qui cohabitent sans problèmes...



La traversée de l'Elbe par l'aqueduc de Magdeburg



Des travaux importants pour entretenir le canal



Le lac Wannsee, avant notre arrivée à Berlin



Il a fallu attendre la chute du Mur avant de connaître cette belle ville qu'est Berlin !



Suite de notre voyage à travers la Pologne, où l'on profite de la nature et des beaux paysages



Bydgoszcz, ville importante pour la navigation en Pologne mais imprononçable...





On va vers une grosse catastrophe ...



Je suis toujours positif. J'ai embarqué ma famille en juin 2007 et nous sommes partis en Russie. J'ai fait connaissance de Marlana, guide bilingue, intéressée par notre projet. Sa famille habitait sur la rivière « Bug » - c'est cette rivière qui mène vers l'est. Elle m'a expliqué qu'un jour, par hasard, elle se promenait le long de la rivière : elle l'a vue changer de direction. Pendant la crue, l'eau a emporté les arbres et de la boue et elle imaginait que la rivière sera difficilement navigable. Il fallait voir. J'avais donc prévu d'embarquer avec nous un hors-bord pour sonder la route. Mon bateau est arrivé en catastrophe à Varsovie.



La faune est riche aux abords de la Vistule



Amarrage sur une île de sable...

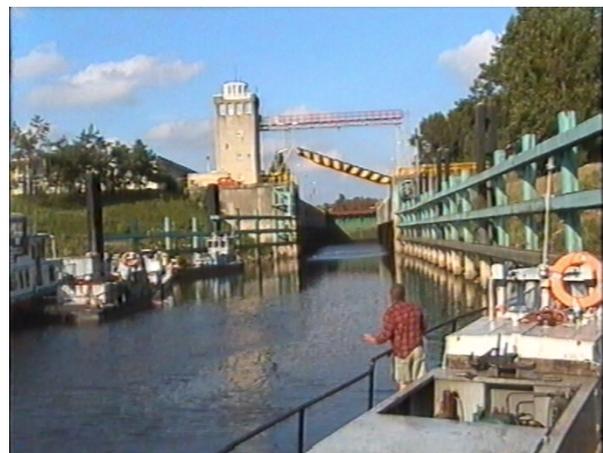


Il a fallu éviter de naviguer sur la Vistule en été car l'eau est basse et on risque d'échouer sur des bancs de sables, partout. Manque de chance, j'ai aussi endommagé le gouvernail. Le pilote qui nous avait sauvés précédemment était miraculeusement de retour et il nous a remorqué jusqu'à Varsovie où il imaginait une réparation possible : les Polonais sont plutôt débrouillards. Le chantier se trouvait sur un grand lac à quelques kilomètres de Varsovie. C'était parfait, sauf que, avec les eaux basses, on n'arrivait plus à franchir l'écluse pour entrer dans le lac. Nous avons eu le temps de faire du tourisme avec Marlena et constater que Varsovie s'était bien remise après les catastrophes de la dernière guerre. Quant au bateau, nous l'avons abandonné, avec l'idée d'y retourner un jour. Une semaine plus tard, je recevais un message m'informant qu'il avait plu dans le Caucase et que mon bateau avait été récupéré et amené sur un amarrage surveillé sur le lac. J'étais toujours en route pour la Russie !

Nous nous sommes échoués sur la Vistule juste avant l'écluse de Wloclawek



Mais nous nous sommes faits remorqués à travers les bancs de sable jusqu'à Varsovie



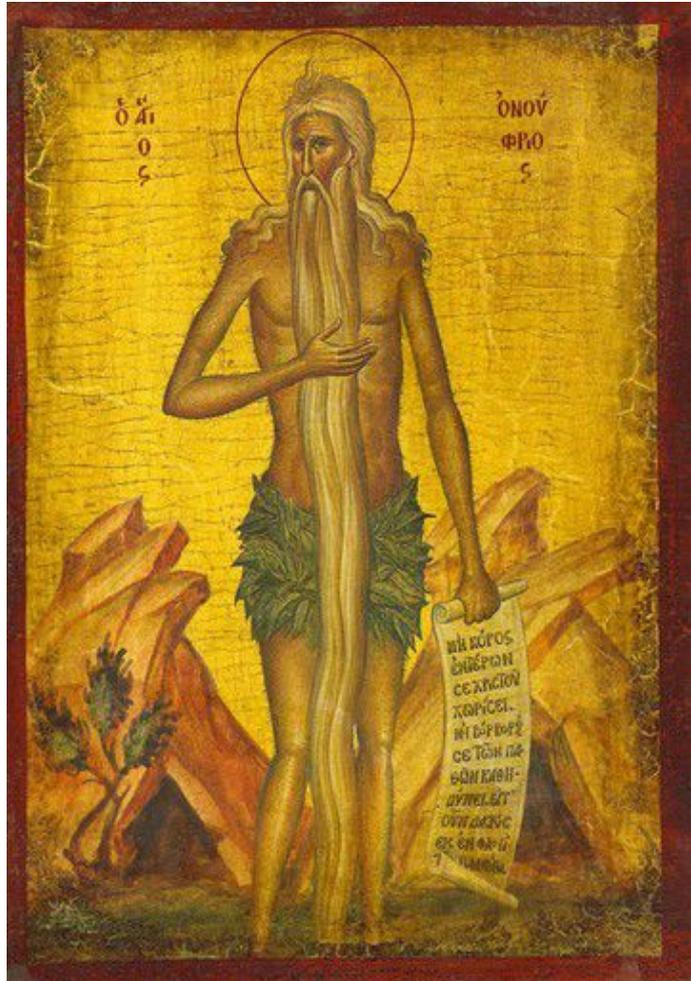
Au printemps suivant, tout allait être résolu. Je suis parti avec un ami pour remettre le bateau en état et pour prospecter la route vers l'Est. J'ai vite fait connaissance des gens autour du lac Zegrzynski et on parlait de bateaux. En effet, les Polonais aiment beaucoup la voile, surtout sur les lacs. Nous nous étions liés avec des gens possédant de petits bateaux de croisière, qui partaient dans la nature pour pique-niquer. A Varsovie, il y avait aussi des bateaux à passagers qui venaient de temps en temps sur le lac. Un jour, les mécaniciens ont ramené le gouvernail et avec leur grue, ils ont pu sur-lever le bateau pour fixer le gouvernail. Tout était à neuf, prêt à partir. Je pensais à des paroles de Marléna, danger des « hauts fonds » sur le Bug.

Réparation du gouvernail sur le lac Zegrzyński

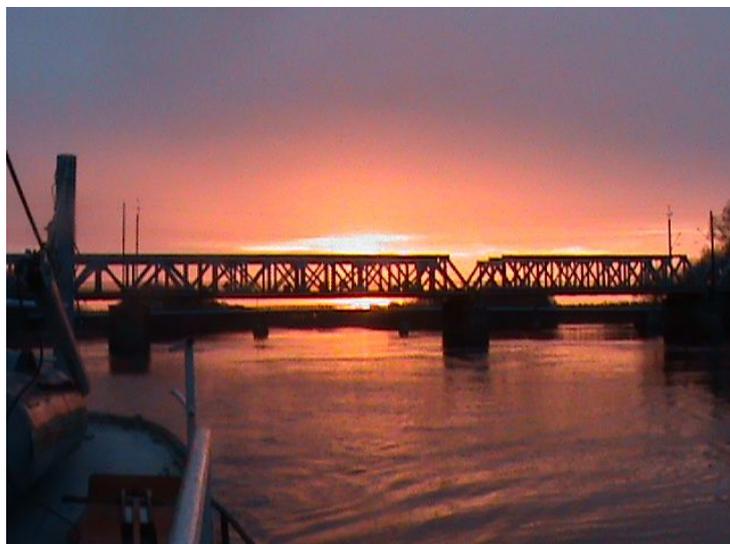


Mon bateau était équipé d'un dinghy avec hors-bord, prêt à partir à tout moment. Nous sommes partis naviguer quelques jours sur cette jolie rivière qui allait en direction de la Biélorussie. En effet, il restait tous les signaux pour la navigation mais personne ne naviguait encore ! Pourquoi ? J'ai compris que le peuple Polonais n'avait plus envie d'aller vers l'Est. Il n'y avait aucun échange entre les Polonais et les Biélorusses. Donc, pas besoin de naviguer. Finalement, on a fait du tourisme - la rivière fait 200 km de long. Là sont passés les Czars, là aussi se sont déroulées les horreurs des camps de concentration. Nous sommes passés par les écuries près desquelles s'exercent des chevaux et – pour les plus curieux – près du monastère dédiée à Saint Onuphre. Les habitants voulaient se séparer de l'Église Orthodoxe et se sont battus. Nous avons vu des bisons. Tout cela est très bien, mais la rivière reste difficilement navigable. On ne pouvait plus naviguer, donc nous sommes retournés en France à l'hiver 2009.

On dit que Saint Onuphre aurait voyagé sur le Bug...



Début de notre trajet retour en France début 2010





Nous sommes passés en Hollande où les voies navigables sont importantes et le trafic intense, l'industrie y est très présente aux abords des voies d'eau







Nous avons amarré le bateau à Givet pour ensuite rentrer en voiture jusqu'en Bourgogne car l'hiver rendait la suite du retour difficile. Je savais que je devrais aller rechercher mon bateau et un jour j'ai dit J'y vais ! J'ai trouvé un pigeon mort sur le toit et j'ai dit "Oh !" un pigeon voyageur qui ne voyage plus !

A cette époque-là, ma femme louait des maisons en Bourgogne. Nous nous sommes mariés en 2003. Notre fils avait 11 ans. Nos bateaux étaient vendus et j'ai imaginé la suite de ma vie, autrement. Mais il reste la mémoire : heureusement, elle permet toujours de naviguer. Ecrire me permet de laisser une trace de mes aventures assez inattendues – en plus le rêve de traverser l'Europe par bateau reste à faire ! Ecrire aussi me permet de parler des circonstances qui ont rendu possibles de telles folies et de parler des personnes qui ont gardé le sourire pendant les moments souvent inattendus ! Donc, j'ai voulu créer ce blog en français pour partager ce monde « d'eau » avec vous... Il faut penser « eau » et pourquoi pas, ne pas acheter un bateau pour partir et vivre autrement...? Est-ce que la navigation en France va se moderniser et rejoindre le restant de l'Europe ? Peut-être oui, peut-être que non... Par la suite, je vous amènerai dans les méandres de l'administration français... En plus, quel avenir pour la navigation s'il ne pleut pas ? À suivre dans la suite du blog !

15. Retour sur la fête de Saint Jean de Losne



Fête des 30 ans à St Jean de Losne - le 23 mai 1996

Il y avait une grande fête de péniches-hôtels à St Jean de Losne en avril 1996 : ce fut un peu une fête pour moi et l'équipe qui m'avait soutenu avec le « Palinurus » – car ce bateau devint la première « hotel-barge » en France – et on peut dire que grâce à nous le mot



« péniche-hôtel » est entré dans la langue française ! (Je questionne si ce mot composé était masculin ou féminin et comment faire le pluriel). Nous avons démarré à l'aveugle le printemps 1966 - donc notre fête marquait exactement nos trente ans ! Plusieurs entreprises de bateaux-hôtels

participaient à la fête – et nous avons réuni une vingtaine de « péniches-hôtels » qui étaient amarrées le long des quais de Saône. En effet – avec des agents de sécurité et l'accord de la mairie, nous avons ouvert les bateaux au public. La saison démarrait et les bateaux brillaient avec une peinture toute fraîche. La ville et l'association des marinières a fait l'honneur à tous

les participants. Nous avons installé des passerelles pour que les visiteurs puissent voir à l'intérieur d'une péniche-hôtel – en plus les équipages étaient présents pour discuter et les guider. Sur le quai il avait des jongleurs et des comédiens – l'orchestre militaire a défilé... pourquoi toutes ces distractions ? Peut-être il faut voir que trente ans avant – il y avait peu de bateaux de plaisance – et les péniches de commerce avaient du mal à survivre face à la concurrence de la route et du chemin de fer. La plaisance s'est installée peut-être pour reprendre l'activité auparavant consacrée aux bateaux de commerce. L'Office de Tourisme de Paris et les organisations de tourisme locales ont aidé à promouvoir cette journée de célébration en invitant des journalistes, qui venaient de partout. Avril c'était le bon moment – avec les équipages tout prêts à faire la fête !



Le défilé de la Confrérie des Avalants Navieurs des Chemins d'Eau - Nautea Sauconna

On peut dire qu'au bout de trente ans – on hérite d'une certaine « maturité » - on peut croire qu'on fait moins de bêtises – et on m'a donné la parole pour parler de trente ans de navigation – je suis devenu un « pionnier » ... mais oui !

Cette fête a été imaginée sur une assez grande échelle – et nous avons décoré le gymnase pour recevoir une centaine de



personnes. Le repas démarrait avec une impressionnante « sabrée » de champagne –



ensuite manger/boire et écouter les allocutions des participants. Le soir nous nous sommes rassemblés sur les berges pour voir un défilé de bateaux et ensuite – le feu d'artifice ! J'étais très fier ! (Seule remarque à faire - c'est que quand

l'Association des bateliers m'a proposé un verre de l'eau de la Saône – je pense qu'ils l'ont mélangée avec une autre eau... merci, quand même !) Notre journée montrait que le tourisme fluvial avait en effet pris racine en France... plus aucun doute !



16. Les voies d'eau en France



Les voies navigables en France ont été créées pour le transport des marchandises – le tourisme fluvial n’existait pas. Rien n’avait été prévu par les administrations pour solutionner le manque de fréquentation sur les canaux et il faut dire que le tourisme fluvial est arrivé en France « accidentellement ». Les « Trente Ans » ainsi fêtaient l’arrivée de toutes sortes d’activités touristiques sur l’eau... À voir les petits bateaux de croisières à piloter soi-même, qui sont groupés

Carte des voies navigables en France

dans les ports et permettent des croisières insolites en famille ou entre amis... Les bateaux à passagers, comme à Paris où l’on peut faire une balade autour des quais – ou bien en soirée romantique avec un repas... bateaux restaurants – bateaux bar – et enfin les ports aménagés pour accueillir les bateaux privés et les bateaux logements. Ensuite – tout l’ensemble d’activités pour l’entretien et la réparation des bateaux... Habiter sur un bateau peut être très agréable – on peut changer de place – pas de loyer à payer – et on peut créer l’habitat qu’on veut ! Tout pour être à l’aise ! Vivre, travailler, se loger avec des enfants – changer de place - tout est possible !



St Jean de Losne est parfaitement adaptée à la transformation vers le tourisme. Un vrai port où le commerce existait entre la Méditerranée et le nord de la France en passant par St Jean de Losne. Le Canal de Bourgogne fut ouvert en 1832 et le rêve de traverser la France nord-sud est réalisé en passant par St Jean de Losne. La batellerie est formée – il y avait le bureau d'affrètement - une école de mariniers et une maison de retraite. Maintenant les quais sont aménagés pour l'accueil des touristes. St Jean de Losne est au cœur des activités avec bases nautiques, réparations de bateaux, accueil des navigateurs avec hôtels, restaurants et cafés le long des quais... Les allemands et les belges viennent en bateau du nord – localement sur un petit bateau de croisière on peut prendre des vacances sur la rivière - trouver un lieu tranquille sous un arbre - nager - aller à la pêche – se promener le long des quais de quelque part...



Les ports le long de la Saône sont bien entretenus et accueillants



La plaisance s'installe le long de la Saône avec plusieurs ports de plaisance, des ports de plaisance qui louent les bateaux de croisière qui permettent des évasions avec des amis ou en famille. On va où ? La Saône a été aménagée pour accueillir les plaisanciers avec des ports aménagés et des quais pour accoster. On peut aller en ville – ou bien se promener à la campagne. Partout on trouve de petits coins ombragés pour profiter du calme et de la rivière. Tout le long il y a des villes qui racontent l'histoire de la navigation. On peut accoster sur les quais ou on trouve de l'eau potable et ou on peut se ravitailler. On peut aussi se cacher sous les arbres – trouver des plages et se baigner avec les nuits sous les étoiles... à rêver ! Plusieurs ports proposent la location de bateaux de croisière. En effet – la Saône est la liaison nord-sud depuis le Rhône allant vers l'Alsace et le Rhin. Sûrement un voyage à faire – si on aime le vin, on n'aura jamais soif !

La navigation se fait toute seule par des écluses automatiques – il suffit d'appuyer sur le bouton, les portes s'ouvrent et on peut entrer dans l'écluse. Une fois dans l'écluse – il suffit d'amarrer le bateau au bon endroit pour contrôler les manœuvres des portes. La Saône traverse des paysages bien variés, des régions viticoles vers le sud et la culture de pâturages en allant vers le nord. Après Corre on rentre dans le canal qui vous amène dans la forêt vers les Vosges pour atteindre la Moselle et Strasbourg. Après – tout est possible !

Voici quelques ports de Bourgogne :



En effet – depuis un certain temps des ports de plaisance s'installent en Bourgogne. On en trouve à Saint Florentin – à Auxerre et à Decize. Ces ports offrent également un service de réparations et de gardiennage. D'autres endroits aussi proposent des services pour les

plaisanciers... Je suis passé par l'Etang de Baye sur le Canal du Nivernais et la plupart des localités le long des canaux ont un quai d'amarrage. La plaisance existe en Bourgogne – sa capitale doit être St Jean de Losne, qui offre le plus de services avec un beau quai, cafés et restaurants et des entreprises de réparation et d'entretien des bateaux. Rien ne nous empêche de louer un bateau en Bourgogne...



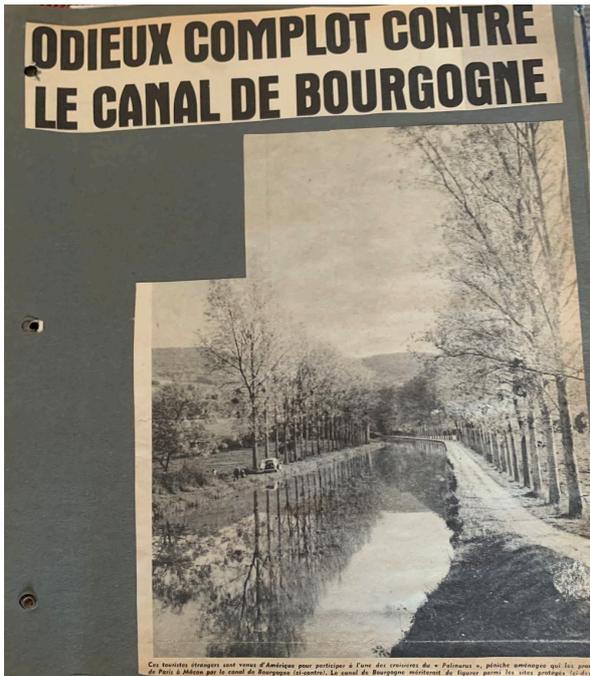
17. Les canaux en danger !

En France – il y a 3500 kms de voies navigables. La SNCF et les autoroutes avec les camions - ont créé une concurrence importante pour les péniches bien qu'un bateau « Freycinet » de la taille des canaux puisse transporter environs 300 tonnes de marchandise – ce que peut faire une dizaine de camions ! Avec les nouvelles routes les camions allèrent partout – et le Ministre des Transports offrit une prime aux mariniers pour qu'ils vendent leurs bateaux à la ferraille. On construisit les autoroutes et on eut ainsi la possibilité de favoriser le chemin de fer. Le transport traditionnel par eau était en péril et par la suite il n'y eut plus de péniches sur les canaux – devenus « deuxième » catégorie. Le commerce continue toujours sur les voies de « grand » gabarit – et on a vu cette année des bateaux de 3000 tonnes transportant des céréales depuis St Jean de Losne jusqu'en Tunisie. Un vrai périple !



Des bateaux de grand gabarit en Hollande...

Jusqu'ici – pas de problèmes pour écrire mon blog – mais maintenant je veux parler des choses que je ne comprends pas. Je veux imaginer un avenir intéressant pour le réseau de canaux et des fleuves. Je pense que je ne suis pas le seul. Mais quoi faire ? Comment motiver la politique – comment se mettre ensemble pour faire bouger les choses – et dans quelle direction ? Je pense qu'il faut trouver un moyen de profiter de cet héritage unique et le rendre viable. Comment faire ? Souvent les contraintes font surgir les solutions – on dit que les guerres encouragent le progrès dans les technologies. On peut produire des chiffres et trouver moins de passages de bateaux – moins de pluie – mais on voit que les chemins qui longent les canaux sont en bon état. On peut critiquer – l'accueil des touristes qui n'est pas toujours adapté partout. Il est évident qu'il y a des régions où on a fait un effort pour trouver des solutions – et d'autres régions où on en a fait moins... Un problème intéressant à résoudre sera de contrôler la prolifération récente des algues dans les cours d'eau navigables. Je pense qu'entretenir un canal en bon état doit coûter cher et qu'il faut soit le



rentabiliser ou bien trouver des partenaires qui veulent bien investir. Comment faire – quelles solutions proposer ? En effet – je veux apporter des solutions à des problèmes que je ne comprends pas. Je pars du principe – que si on veut que tout marche – on trouve des solutions. Je veux des bateaux partout – des promeneurs... des ports et de la vie le long des voies d'eau... Je pense qu'il faut rêver et se réunir pour trouver des solutions. Peut-être il faut garder l'espoir et essayer de partager cet espoir avec des gens compétents – quelque chose comme ça ! Le paradis sur l'eau existe... à ne pas rejeter !

Peut-être un moment d'histoire ! En 1966 le Palinurus avec ses touristes à bord a été repéré sur le Canal de Bourgogne par les journalistes du journal « Auto Journal ». C'était en automne et le bateau quittait Dijon, là où le canal longe la route. Les journalistes avaient le temps de prendre des photos. Quelle chance car – les ingénieurs cherchaient à construire des autoroutes et ils ont conçu un plan pour combler le canal. Ils imaginaient construire la « bretelle » sur le lit du canal. L'idée d'un avenir du canal pour le tourisme était toujours loin... mais à rêver ! Les journaux ont beaucoup parlé des premiers voyages du Palinurus – car peut-être on espérait une suite.



Le Port de Dijon

Dijon est aussi un grand port – mais depuis que les péniches de commerce ne viennent plus au port de Dijon – son importance est en question. Quand je suis arrivé par bateau en 1966 j’avais du mal à m’amarrer – car les quais étaient utilisés pour le dépôt de matériaux de construction et il y avait un important va et vient de péniches. En effet – les péniches montaient depuis St. Jean de Losne – peut-être tirées par des chevaux – ou bien, j’en ai vu des bateaux chargés de sable de la Saône, qui étaient tractés par des machines. Ce commerce s’est arrêté et la ville a transformé le port en parc aquatique avec une île au milieu qui abrite toujours les canards et les oies. La ville créa des amarrages pour les bateaux et le fut géré par la capitainerie. Il m’a semblé que les Dijonnais ne profitaient pas vraiment de leur canal et en 1996 - j’ai trouvé un bateau pour promener les touristes le long du canal en allant vers le lac Kir. On proposait des repas à bord pour des groupes. L’itinéraire donnait l’idée des aventures sur l’eau avec le passage de plusieurs écluses. Il y avait une certaine convivialité – on pouvait sortir du bateau et marcher entre les écluses. Cette expérience a duré quelques années – et ensuite nous avons vendu le bateau. Un moment - la capitainerie fut supprimée et le port utilisé par des bateaux vides et des passants... Eventuellement le bureau administratif a été déplacé... maintenant le secteur est animé par un bateau/bar... toujours en activité.

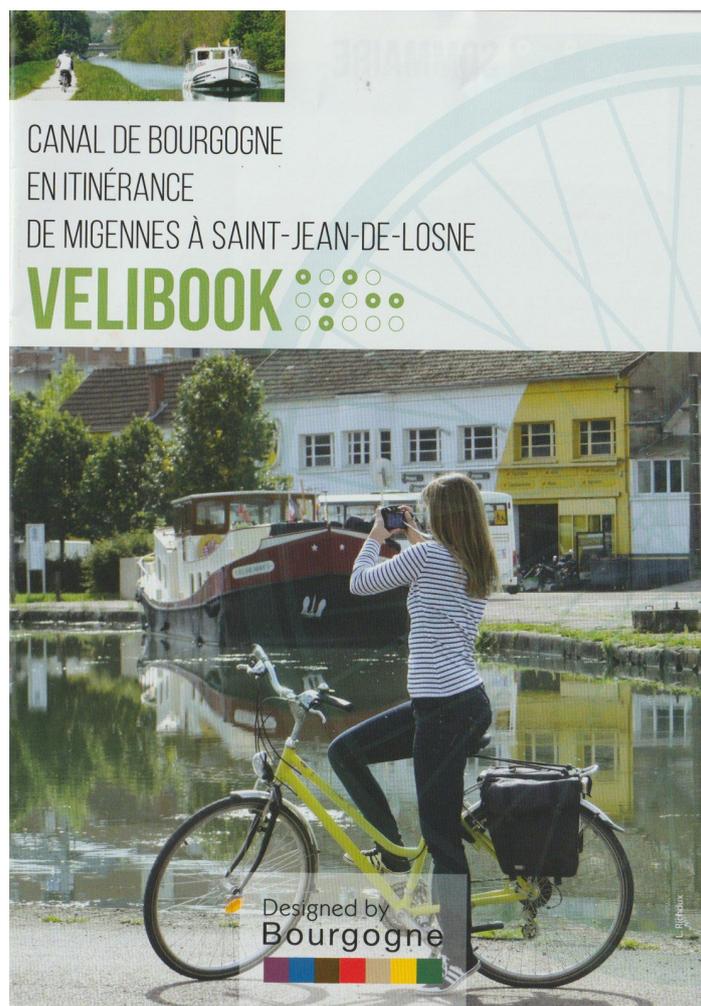


Apparemment les Dijonnais aiment pédaler ou même faire de la trottinette électrique le long du canal qui mène vers le Lac Kir. Le chemin de halage a été goudronné et les maisons d’écluses contournées, ce qui a donné la possibilité de faire des kilomètres en vélo le long du canal. En effet, le conseil régional a inauguré une « vélo-route ». Les jeunes musclés vont parfois vite – et ont tendance à dominer la voie, bien que celle-ci ait été aménagée pour tout le monde. La promenade en vélo est actuellement très prisée, avec des familles qui longent le canal et qui cherchent un hébergement dans les environs. Si vous n’aimez pas les montées, le chemin de halage offre un parcours plat – avec une petite dénivellation à chaque écluse. En plus, on est généralement à l’ombre car le canal est aussi remarquable par son avenue d’arbres. Le cycliste peut être un étranger ne connaissant pas la région – mais le long du canal il ne peut pas se perdre ! Pas besoin de carte ou de GPS ! En plus on traverse une belle région pleine de distractions – une histoire - un passé... Et autrefois il y avait des cafés dans les villages et des éclusières, qui avaient l’habitude d’accueillir les passants.



La vélo-route va loin et on peut pédaler en direction de l'Allemagne – en passant par le canal du Rhône au Rhin ou en direction de l'Atlantique. En effet avec un vélo on peut suivre tous les canaux – le vélo a trouvé son bonheur ! Un bémol – les chemins, qui étaient au service de la navigation – ont été goudronnés et monopolisés par les vélos et les promeneurs...

Un guide très utile qui présente tout ce que vous trouverez le long du canal...



18. Pourquoi voyager en péniche-hôtel ?

En ce qui concerne la navigation - les péniches-hôtels sont toujours très recherchées, surtout par les étrangers qui veulent visiter la France « hors-piste ». On passe un certain temps à Paris ou dans les grands centres – et ensuite les compagnies de tourisme organisent un transport vers le bateau. Le touriste arrive perdu dans un endroit qu'il ne connaît pas. Sa vie trépidante d'avion et de voiture change du tout au tout - la lenteur est importante pour pouvoir participer un peu à la vie autour des voies d'eau. Incroyable mais vrai - la campagne française est riche en souvenirs du passé et les gens de la campagne ont gardé leurs traditions et leur culture. On voit des églises et des châteaux – et autour, les cultivateurs sont en pleine exploitation avec le bétail, les champs et les vignes. On ne s'ennuie pas. Avec la navigation les touristes ont la possibilité de participer à la vie de tous les jours - voir la « vraie » France. En plus – la gastronomie française - avec le chef à bord, on discute des recettes – des marchés et des fromages et des vins. Manger/boire est important avec des explications en plus ! Depuis toujours la France est une destination très demandée et rendue accessible par l'Office de Tourisme et les Agences de Voyages depuis le départ de nos aventures – ce lien avait de l'importance. Je peux croire que maintenant c'est aussi « internet » qui fait rêver les touristes !

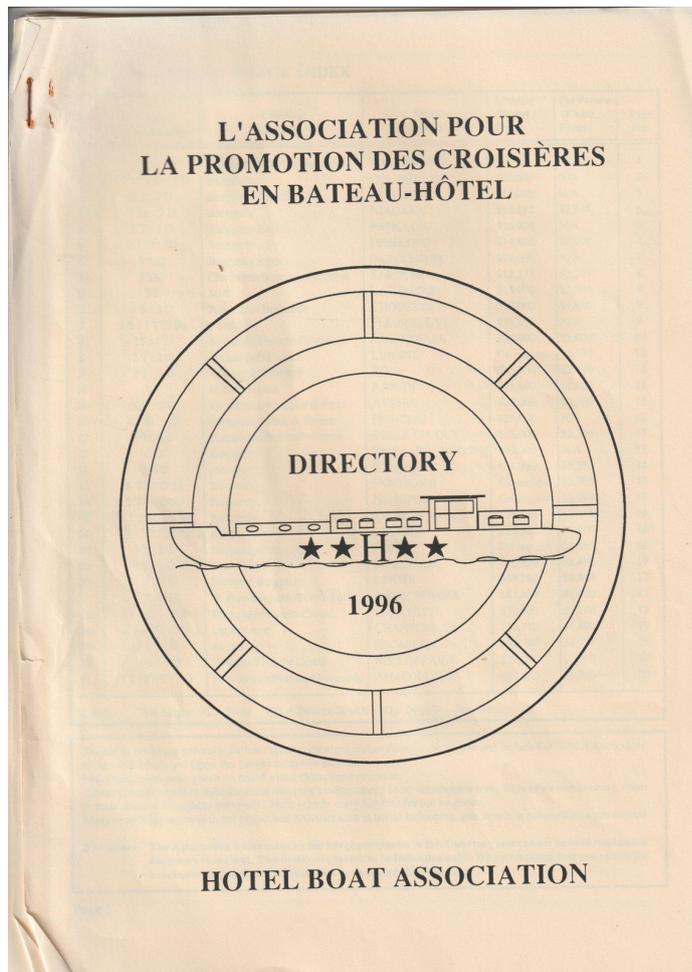


On profite du voyage pour déguster des bons produits ...

En 1996, l'Association pour la Promotion des Croisières en Bateau-Hôtel avait 33 membres cotisants. J'ai compté un total de 92 bateaux – ce qui fait un hébergement possible de 800 passagers par semaine pendant la saison. On peut imaginer tout ce monde en train de parcourir la France et de remplir le vide laissé par les bateaux de commerce. Nous avons accumulé les brochures de l'époque, et j'ai compté un total de 30 péniches-hôtels qui naviguaient en Bourgogne – Champagne – Paris – Loire - 12 bateaux sur le Midi et 2 en Alsace. En Hollande – j'ai compté 7 bateaux - 6 bateaux en Angleterre – un bateau en Irlande. Le nombre d'Agence de Voyages qui offre des croisières est en augmentation et

l'année dernière j'ai fait un bilan des bateaux proposant des voyages sur les voies d'eau et j'ai pu constater que l'offre de bateaux de croisière avait augmenté et s'était diversifiée, nous pouvons trouver maintenant des bateaux pour la famille, des bateaux de promenade, des bateaux-hôtels ou encore des bateaux à grande capacité. On peut naviguer partout en France sur les canaux et les rivières, on peut même aller à l'étranger !

L'Association a été formée vers 1992 pour réunir toutes les entreprises de bateaux... On peut regretter que l'association n'existe plus car tous les ans on se réunissait pour faire un grand



repas – bien sûr avec des discours et des statistiques... et l'association a pu créer des liens entre les professionnels. Un lien qui serait utile dans un métier ou tout le monde partage les mêmes contraintes. Un moment important – nous avons profité de l'Association pour régler notre situation avec les autorités des impôts. Nos péniches étaient imposées sur le tonnage transporté. Pas vraiment applicable à des touristes... donc il y avait un pourcentage « repas » et un pourcentage « voyage » - un vrai casse-tête qui a été résolu après bien des tractations...

Depuis quelques temps les compagnies de bateaux ont créé des croisières avec des excursions journalières en vélo - ce qui marche très fort en Hollande mais aussi en Bourgogne et sur le Rhône. Les passagers sont nourris logés sur le bateau et partent la journée avec un guide et des provisions pour explorer

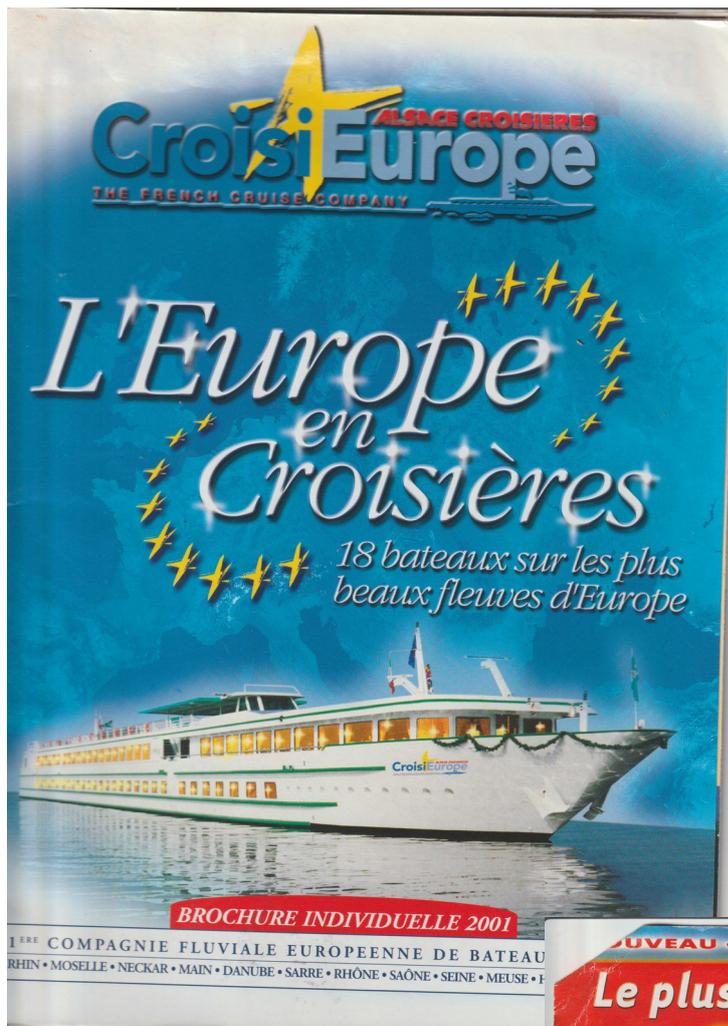
la région. C'est le meilleur de tous les mondes – car les passagers profitent de la convivialité de la vie du bord – et ils ont l'indépendance pour explorer les alentours.

19. La plaisance en Europe

On peut dire que la France « fluviale » avait basculé vers un avenir où le commerce partageait le réseau des voies d'eau avec la « plaisance ». En effet, on imaginait un avenir comme ailleurs en Europe, où le commerce fluvial est florissant, profitant surtout des grands fleuves aménagés pour le transport de 1000 voir 3000 tonnes... En France tout avait l'air conforme aux projets européens avec la liaison « Rhin- Rhône » qui aurait créé un circuit de « grand » gabarit « européen », ce qui aurait constitué un transport par eau qui aurait concurrencé les camions. Ce projet n'a pas eu lieu - il y a peut-être une raison à cet échec – mais le commerce augmente et les camions en profitent. Peut-être qu'à l'époque on ne pensait pas « changement climatique » ! Une Europe fluviale aurait été une idée intéressante – car les liaisons fluviales importantes existaient déjà ailleurs en Europe autour de la France – et il suffisait de tout relier ensemble. Quand en France on citait les raisons « écologiques » pour l'arrêt des travaux – les Allemands venaient de créer une liaison grand gabarit pour relier le Rhin avec le Danube – en passant par la Main. Dans ce cas, les écologistes ont joué un rôle important pour sauvegarder l'attractivité des paysages – surtout vers la vallée de l'Altmühl connue pour sa beauté naturelle, et qui est devenue un lieu touristique. Naviguer vers l'est pour moi – c'était la suite évidente d'une Europe unie. Je rêvais éventuellement de naviguer depuis Pouillenay (le port le plus proche de chez moi sur le Canal de Bourgogne) jusqu'à Moscou, qui est une fantaisie tout à fait réalisable – mais en petit bateau. En effet, la France n'a pas accès au « grand gabarit » pour aller explorer le reste de l'Europe – les grands cargos à exportation doivent passer par la mer...

Carte des voies navigables en Europe

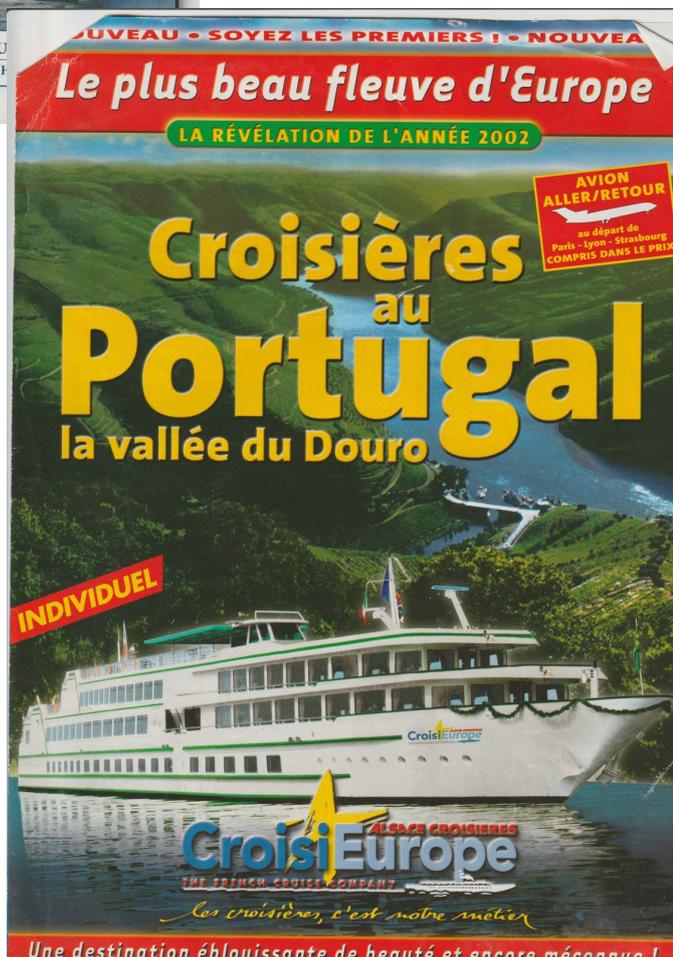




langues impossibles et des lettres toutes écrites à l'envers ! Comment les autres vivent ? Peut-être y a-t-il une réponse à cette question ? En plus – on passe dans des coins perdus toujours en train de chercher la route... et on retrouve des grands centres souvent sur une rivière... avec votre bateau – vous êtes toujours chez vous avec le temps de visiter et d'apprendre !

Autrefois le tourisme autour de l'Europe se faisait dans des autocars de luxe - et les gens passaient leurs nuits à l'hôtel. Comme cela – on visitait l'Europe – on changeait de place, mais on ne connectait pas réellement – tout était vu de la fenêtre... Aujourd'hui je vois que les

Il faut croire que l'Europe s'organise pour entretenir son réseau de canaux et de rivières qui conviennent aux bateaux de commerce – et à la plaisance. L'Europe existe et on peut imaginer beaucoup d'échanges entre citoyens – ces échanges pourraient se faire par les canaux et les rivières. Avec notre passé partagé nous pourrions profiter de ce réseau pour créer des liens entre peuples. Le bateau en serait le moyen idéal car avec un bateau on a toujours besoin de quelque chose – si ce n'est pas à manger – cela peut être de trouver des carburants et en plus, un bateau peut tomber en panne – et il faut se faire dépanner... très bon pour créer des liens de compréhension... et cela peut obliger les gens à apprendre quelques mots de



grands bateaux à passagers – qui existaient nombreux sur le Rhin sont maintenant en France sur la Seine et la Saône et voire à Bordeaux. Ces bateaux peuvent accueillir jusqu'à 200 passagers... et ils s'organisent pour s'amarrer dans les villes et les passagers sont libres d'explorer – ou bien de partir en excursion par autocar. Ce tourisme s'est développé partout dans le monde – on peut voyager en bateau sur l'Irrawadi anciennement la Birmanie – aussi entre Moscou et St Petersburg et sur le Rhin et même en Amazonie... C'est tout simple – votre bagage est à bord et vous êtes inscrit et prêt à être distrait... il n'y a qu'à se détendre ! En France, Alsace Croisières exploite 30 grands bateaux dans le monde pour la navigation sur les grandes rivières. Dernièrement la société construisait des péniches-hôtels pour explorer les canaux.

Apparemment certains anglais ne veulent plus participer à cette aventure... donc la suite n'est pas facile à prédire. Je suis anglais et je veux rester en Europe et avoir une certaine indépendance. En plus, je suis gaucher et je crois en Dieu – mais je dois dire que je n'arrive pas à décider quoi dire sur le sujet de l'Europe ! Je suis contre un système de contraintes sans fin. Est-ce que ce sont les fonctionnaires de l'Europe qui font pleuvoir les interdictions et les obligations sur nous ? Je suis pour la création des entreprises – mais entreprendre n'est pas toujours facile ! Quand on voit la liste des contrôles exigés par les agents de l'état – on peut se décourager... Ou bien imaginer être hors la loi ! Je suis pour une protection sociale qui nous sécurise dans les aléas de la vie et en plus cela me paraît bien adapté à notre vie moderne. L'Europe s'organise et se défend. Ensemble les politiques ont créé une vaste région « libre » et « unie ». Les disputes ont l'air d'être traitées par les « européens » et l'Europe vit en paix. Pourquoi s'en aller ?

20. La réglementation se fait de plus en plus exigeante

La France – La révolution – Les règlements ! On est libre de faire de ce qu'on vous dit de faire ! Enfin – il faut une certaine discipline et il faut un maintien de l'ordre et récemment nous essayons de comprendre les contraintes exigées par la fonte des glaces dans les régions polaires – peut-être pouvons-nous croire à un « réchauffement ». En plus hier – les virus et comment se comporter avec le risque de faire propager la maladie... oui il faut un comportement et des règlements ! Quand je suis arrivé en France pour parler de « bateau » avec les autorités de la navigation – les papiers pour la sécurité des bateaux concernaient surtout les moteurs à vapeur ! Maintenant je pense que l'Administration publie des livres sur la marche à suivre avec des « experts » pour contrôler ! Au départ, pour assurer le Palinurus, nous avons contacté une société d'assurance et un représentant s'est déplacé pour évaluer les risques et pour faire une proposition de prime d'assurance. Ensuite – les services de la Navigation nous ont délivré un papier autorisant la navigation. Mais à la longue, il y a eu des incidents et l'Administration Française s'est réveillée pour insister que tous les bateaux soient contrôlés par des agents agréés. J'ai la copie de la SECURITE de la NAVIGATION DE PLAISANCE, qui date de 1971 – la plaisance est bien arrivée en France - il y avait 32 pages – il faut penser aux extincteurs et à la mécanique... mais oui !

Au départ la législation prenait compte des exigences du « tourisme » et, par exemple, les heures de navigation devaient être modifiées – mais on tenait compte des exigences des



Inauguration du siège de VNF à Béthune en 1995. De gauche à droite, Jacques Melick, maire de Béthune, Bernard Bossan, ministre en charge des Transports et Francis Roddy, président de VNF.

« plaisanciers » - qui voulaient naviguer le dimanche... Pour naviguer avec votre bateau – il faut, bien sûr, contrôler l'état du fond du bateau pour pouvoir naviguer avec une certaine confiance – car votre bateau peut toucher des obstacles sous l'eau – même frotter le fond du canal – ou bien heurter un pilier... Qui sait ? Il faut mieux que la coque résiste ! Pour toute installation il y a des précautions à prendre et la liste devient importante quand on imagine la production et l'alimentation en électricité – une cuisine avec le gaz et l'eau chaude, la circulation d'eau et un réservoir. Un bateau est autonome. Si vous

voulez le confort, il faut tout installer comme dans une maison et le tout sera à contrôler ! On oblige les propriétaires de bateaux à sortir leurs bateaux hors de l'eau tous les 5 ans pour un contrôle général. Un spécialiste est habilité à vous délivrer un « certificat de conformité ». Ensuite – vous pouvez vous assurer et – naviguer ! Dans le cas où le matériel aurait été jugé « limite » il était courant autrefois de proposer une « dérogation » - où

l'expert juge qu'on ne peut pas attendre encore 5 ans... Mais les travaux seront à exécuter à une date précise en accord avec le propriétaire. En effet, l'administration et les agents peuvent devenir plus stricts et décider d'une interdiction immédiate.

Je vois que VNF (Voies Navigables de France) était le rêve de Michel Rocard – ancien premier ministre et maire de Conflans-Ste-Honorine (base traditionnelle de la batellerie française). En 1990 il a transformé l'administration des « ponts et chaussées » avec l'idée de créer un transport de marchandises à travers la France, qui soit moins polluant. C'est la mission de l'administration des Voies Navigables de France (VNF). Ailleurs en Europe on arrivait à transporter jusqu'à 3000 tonnes dans un seul bateau. Les autorités ont aménagé les grands axes pour s'assurer de la rentabilité. Pour créer cette possibilité il fallait que la France investisse dans des projets pour agrandir les écluses et s'assurer d'une certaine profondeur d'eau. Il y avait des projets Seine-Nord et le Rhin-Rhône. Et il y a eu des débuts de « grands » projets, mais la France n'est toujours pas reliée au reste de l'Europe « grand gabarit » Mais on parle toujours d'écologie avec les accords de Grenelle en 2008 et l'idée de polluer « moins ». Malheureusement les grands projets sont toujours au tiroir – il faut attendre pour « Seine-Nord » et « Saône-Meuse » et je pense qu'il faut vraiment rêver pour le « Rhin-Rhône ». Par contre, la Seine jusqu'à Nogent et la Saône jusqu'à St Jean de Losne acceptent les bateaux de 3000 tonnes. Peut-être qu'il pleut moins parce qu'on pollue plus et peut-être que les rivières vont se vider et peut-être... qu'est-ce qu'il faut faire pour s'opposer à la pollution ? C'est à voir ! Par contre les agents de VNF font un travail remarquable pour assurer la navigation sur le réseau en France. En plus – il pleut moins ! pas facile à gérer !

Il est vrai – que je n'ai jamais douté de l'intention de la VNF de trouver des investissements pour faire en sorte que le commerce et la plaisance marchent ensemble. Mais tout d'un coup – il n'y avait plus d'investissements pour le « grand gabarit » et la situation des canaux se détériorait. Il n'y avait plus besoin d'éclusiers – les maisons d'écluse étaient

abandonnées... et à un moment j'avais fait comme mes amis – j'avais pris une maison d'écluse pour y habiter. C'était très bien – nous étions un peu isolés – mais il y avait du monde qui passait en promenade. J'ai dû connaître les chiens des promeneurs ! Ma femme avait créé un réseau de gîtes et nous avons remarqué que la



région de l'Auxois - où nous habitons depuis une trentaine d'années était devenue assez touristique. La maison était dans un très mauvais état quand nous sommes arrivés. Des

mois, voire des années d'abandon ont fait que la porte d'entrée avait été enfoncée – les fenêtres cassées – et les murs à l'intérieur tous couverts de graffiti. À l'époque l'administration était prête à nous laisser faire les travaux et j'avais la possibilité de déduire l'achat des matériaux de mon loyer. J'étais bien occupé ! Aujourd'hui cette maison est toujours en bon état et elle est toujours habitée. À l'époque nous avions des voisins, qui habitaient dans la maison d'écluse à proximité.

Il est peut-être vrai que pendant un moment nous avons remarqué que le passage des bateaux était en train de diminuer. L'hiver c'est normal car le canal est fermé. Mais à partir de la fin mars – tout pousse – la navigation revient – il y a des oiseaux et les arbres repartent. Mais nous avons remarqué que les arbres le long du chemin d'halage prenaient mauvaise allure avec le gui et les branches cassées... Nos voisins sont partis – et j'ai pu constater qu'il y avait d'autres maisons le long du canal sans locataire. Cela m'a fait réfléchir - car je n'aurais jamais imaginé que les plaisanciers partiraient ailleurs. Ensuite – à quoi sert le canal ? Et pourtant, les canaux sont le berceau de mes aventures – il faut continuer ! Que faire ?

Je pensais que peut-être l'administration – le gouvernement – n'avait plus les moyens d'entretenir les canaux de 2ième catégorie. L'entretien est devenu difficile car il y avait des restrictions pour le dragage et en plus il y avait des herbes qui poussaient au milieu du chenal (peut-être un manque de navigation favorisait la poussée des herbes ?) Le halage est devenu le domaine des vélos et des promeneurs – donc interdit aux habitants le long du canal... La location des maisons d'écluse aux particuliers est devenue compliqués, car on vit dans un monde qui est « aux normes » et les normes deviennent prohibitives – si on veut. On peut aussi voir les « normes » comme objectifs à atteindre ! On peut aussi limiter le passage des voitures le long du chemin – qui est maintenant réservé aux promeneurs. Quand j'habitais le canal – j'avais une autorisation de circuler– bien sûr - en respectant les autres usagers. Il faut voir aussi que j'y habitais toute l'année – les promeneurs s'arrêtaient le soir et ne sortaient pas beaucoup avec le mauvais temps ! Enfin – tout cela pour dire que

je suis
que le
ne se fait
suis triste
vois que
mes
train de



triste parce
grand gabarit
pas – et je
parce que je
le canal de
rêves est en
m'échapper...

Malgré tout, il y a de l'espoir ...

21. Pour tout remettre à jour

Parlons du tourisme ! Les touristes iront là où il y a de la vie – de l'activité et où il y a des distractions. Au départ de mon aventure il y avait partout des bateaux de transport qu'on voyait entrain de charger ou de voyager. Forcément il y avait des éclusiers et des familles qui habitaient les écluses avec les jardins, les enfants... Il y avait de la vie. En général les berges avaient un chemin en terre pour les promeneurs – et une avenue d'arbres qui



donnait un certain cachet au canal – mais aussi de l'ombre à l'occasion ! Les villages étaient animés avec des cafés, boulangeries – et il y avait du monde. On peut imaginer que ces gens « de la campagne » voyaient des touristes étrangers pour la première fois. Une fois le bateau amarré, il y avait des contacts – des sourires et des « bonjours ». On traversait les paysages



vivants avec des vignes, des vaches « charolaises » - des champs et des forêts. En plus, pour les voyages organisés – il y avait toujours des lieux historiques à visiter. La France a bien conservé son passé et les guides font vivre ce passé. Le touriste est ébloui.

Que faire pour entretenir l'ambiance et attirer les touristes ? Premièrement, il faut le vouloir, ensuite je pense qu'il faut rendre l'endroit attractif. Nous savons comment faire mais peut-être cela coûte-t-il trop cher – ce n'est pas compris dans le budget... à savoir qui est responsable – qui doit le faire – et qu'est-ce qu'il y a à faire... à voir qu'est-ce qu'il manque... Quand je compare avec l'Angleterre je vois que les passionnés restent toujours

passionnés. Les bateaux s'amarrent dans les ports où il y a un accueil – de l'eau potable – peut-être un système de branchement électrique – parfois des douches – mais toujours un service de poubelles – on n'aime pas les ordures qui traînent par terre... Peut-être le service d'un taxi/guide ? Des provisions, un restaurant..... Enfin... oui ! Souvent un amarrage aura un arbre, une table... et on peut aussi aménager un espace pour l'accueil des « camping-cars ». Tous ces services donnent un sens de satisfaction car on voit les touristes qui en profitent et ensuite ils vont forcément consommer à proximité.



Les touristes ont besoin d'accueil !

Un canal peut aussi avoir ses obligations. Le passage des écluses oblige une discipline où les bateaux montants doivent attendre ceux qui descendent et souvent il faut attendre l'équipe qui fait les manœuvres. On peut être motivé et mettre en place une ambiance pour attirer du monde... ou bien ne rien faire et regarder les statistiques qui indiquent une baisse de fréquentation. En effet, sur le canal de Bourgogne il y a des endroits où il manque des animations – pour commencer il y a peu d'éclusières. Les maisons où logeaient les éclusières sont largement désertées. En Angleterre ce n'est pas comme ça. Pourquoi comparer tout le temps avec l'Angleterre ? Parce que là-haut ça marche ! Mais oui ! Entre parenthèses, en Angleterre le passage sur des canaux n'a rien à voir avec les émissions de CO2. Les routes en Angleterre sont débordées de voitures qui roulent joyeusement sans restriction ! Personne n' imagine transporter de la marchandise sur les canaux. En France on peut croire que le fluvial contribuera un jour à la longévité de la planète – même si on ne fait rien pour le moment ! Entre parenthèses !

Il y a un mois on m'a invité à faire une croisière sur un bateau de plaisance sur le Canal du Nivernais. Ce canal relie la Loire à Decize à l'Yonne à Auxerre. En effet ce canal qui fut construit entre 1784 et 1843 est le maillon navigable qui relie le nord de la France avec la Méditerranée. A l'origine cette voie d'eau servait à transporter du bois de chauffage depuis le Morvan jusqu'à Paris. La responsabilité de la partie centrale du canal a été transférée au département de la Nièvre en 1972. Le département a voulu reprendre le canal pour éviter sa fermeture prévue à cette époque et depuis le département a tout fait pour accueillir la navigation de plaisance. En effet, cette partie du canal n'a jamais bénéficié du plan Freycinet et ses écluses ont conservé la longueur d'origine de 32 mètres (avec 5 mètres de large) les rendant inutilisables pour la plupart des bateaux de transport de marchandises. Les efforts du département ont porté leurs fruits, le canal est devenu le deuxième le plus fréquenté par les bateaux de plaisance après le Canal du Midi.



Un canal très touristique, le canal du Nivernais



J'ai vu que le département a tout fait pour rendre le canal agréable à parcourir. Pour commencer – nous sommes allés boire, manger et chanter dans une maison d'écluse, qui avait été transformée en restaurant. Notre bateau était amarré tout près ! Sur le parcours – nous avons passé des bases de bateaux de location. Ensuite, il y a des ports avec amarrage et des services d'eau potable et la voirie. Le parcours est assez exceptionnel, avec un grand



lac au bief de partage - des voûtes impressionnantes et des échelles d'écluses pour y accéder. Qui dit « écluse » dit « maison d'écluse » – et bien sûr, dans ce paysage perdu loin de tout – il est nécessaire d'avoir des points d'accueil. Les maisons le long du canal étaient pour la plupart « occupées » - et il y en avait qui étaient à louer – ou bien en gîte pour des vacanciers. D'autres maisons étaient habitées par des artistes et on voyait leurs œuvres exposées le long du chemin... L'accueil des agents du département et de VNF a été très professionnel et très agréable tout le long du parcours. Cette partie du canal est gérée par le département et une association « Les Amis du Canal du Nivernais » (contact@nivernais.org). On a passé un agréable séjour – je garde un très bon souvenir de ce trajet « magique » et des rencontres agréables

sur le parcours...merci au département !

A côté il y a le Cher, une belle rivière qui est maintenant navigable en petit gabarit avec le concours des communes. Leur association a créé une carte de navigation sur son parcours et une carte des canaux du Berry. Bien sûr – il y a une piste cyclable. L'Association cherche à créer des activités touristiques autour de la rivière. (Site internet : vallee-du-cher.fr)

Pour que quelque chose marche il faut tourner en rond pour trouver des solutions. On peut aussi imaginer qu'il faut tourner à droite – mais plus tard on réalise qu'il aurait fallu faire autrement. Il faut rester fluide comme l'eau. Trop rigide devient un handicap (c'est moi qui parle... !). En 1945 après la guerre – l'état français a abandonné les canaux du « Berry » aux communes. Je suis allé explorer la région... Une histoire bien conservée par des associations locales. En effet, la région est riche en minéraux – et ces minéraux ont été transportés vers Paris par canal. Il y avait 260 kms de canal. Les gens s'en occupent. Une association a conservé des fourneaux qui se trouvaient à côté des voies d'eau. On profite des anciennes voies d'eau pour créer des pistes cyclable – et on maintient des biefs pour les pêcheurs. Ces anciens canaux attirent des sportifs et gardent un souvenir du passé. Aussi à voir, le Canal d'Orléans.

« Sans moteurs et sans voile, les bateaux remontaient le canal tractés à col d'homme par des haleurs. Si les haleurs de Loire accomplissaient un vrai travail de forçat car, en l'absence de chemins de rives permanents ils tractaient souvent les pieds dans l'eau et, à la remonte, ils devaient lutter parfois énergiquement contre le courant, cela était un peu moins le cas pour les haleurs du canal d'Orléans. L'ébranlement du bateau, la marche contre le vent ou le courant du canal en petite crue n'étaient toutefois pas de tout repos et étaient faits par au moins deux haleurs. Le règlement imposait que l'un des deux haleurs ait plus de 15 ans, l'autre de plus de 25. Pour les embarcations les plus importantes, chaque fois que les deux rives le permettaient, on trouvait un haleur sur chaque berge, ce qui a longtemps dispensé les bateaux de gouvernail et de pilote.

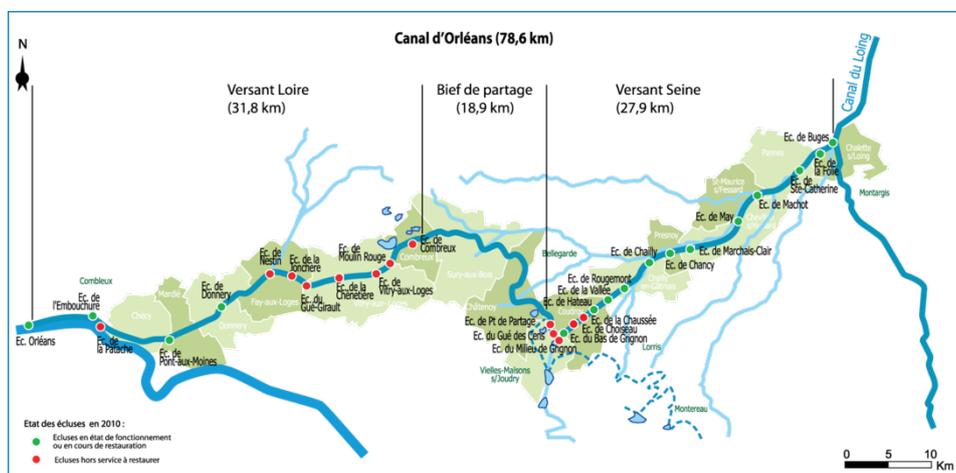
Le halage permettait de tracter des bateaux de 40 à 60 tonnes à une vitesse voisine de deux kilomètres par heure. Les hommes portaient une sorte de sangle appelée « las » reliée à l'embarcation par une corde ou « verdon » de 60 brasses de long (environ 100 m) et retenue en son milieu par une cheville fixée au bateau. En 1825, un haleur gagnait 20 à 24 francs pour un passage de Loire en Seine, soit pour un trajet de 120 kilomètres effectué en 7 jours et 10 à 12 francs pour une traction de Combleux à Buges réalisée en 4 jours, correspondant au salaire perçu alors par un ouvrier qualifié.



Le BERRY. — Couple de Haleurs

En 1842, un arrêté du Préfet du Loiret autorisa le halage par chevaux sur les canaux, à la fois pour accélérer le transit et pour mettre fin à des conditions de travail considérées comme trop pénibles. Mais ce sont les bourricots d'Algérie, et non les chevaux, trop nerveux, qui éliminèrent peu à peu le halage humain, sauf pour de courts trajets. »

Source : Wikipédia



Le canal d'Orléans

Orléans est une ville importante sur la Loire et autrefois cette ville était un centre de navigation entre la région parisienne et l'Atlantique. Le conseil du département avait hérité d'un canal de 80 kilomètres de long, qui a été déclassé en 1954 et oublié. Il a fallu bouger – et depuis le Conseil du Loiret cherche à le réhabiliter pour le rendre encore navigable et pour créer du tourisme. Plan ambitieux, mais déjà on peut naviguer sur leur bateau de plaisance



sur un petit parcours. J'y suis allé et j'ai vu qu'il y avait des écluses restaurées, et même une écluse qui descendait dans la Loire. Le canal d'Orléans fait partie d'un triangle avec deux autres canaux – le canal de Briare et le canal du Loing. Ce réseau permet l'exploration de la région du Val de Loire. Le canal d'Orléans rejoint la Loire avec le canal du Loing à Montargis – quelques 80kms. Le canal est un des premiers canaux de France - ouvert en 1691. (Voir leur site : ententedescanaux.org)

Les canaux bretons accueillent de nombreux touristes. Vous pouvez trouver plus d'informations sur le site : bretagne-info-nautisme.fr

Le Lot est une rivière ouverte à la plaisance ...

On voit la même chose sur le Lot où cette belle rivière devient accessible pour des bateaux de plaisance... Mais ils ne peuvent toujours pas relier La Garonne et la mer. Partout en France, il y a des rêves... et en général il revient aux communes de les concrétiser. Fait bizarre, la région de Franche Comté a rejeté la liaison avec le Rhin et le département de la Côte d'Or a renoncé à gérer les canaux dans son secteur après 3 ans de contrôle. Par contre, à Auxerre le port est en activité – tandis qu'à Dijon on nous a fait croire que l'administration et la ville sont toujours en discussion. Qu'est-ce qui va se passer avec des voies d'eau de deuxième catégorie ? Comme j'ai pu voir sur le Nivernais avec le département tout est possible mais avec l'administration d'état il faut respecter des consignes.



BOURGOGNE

**Quel
avenir
pour le canal ?**

Photo d'archives Christelle CHOUREAU (CLP)

PAGES 2 À 4

22. Maisons d'écluse



Notre écluse en Angleterre achetée en 1962, qui est toujours habitée aujourd'hui

C'est peut-être vrai que l'Europe baigne dans les règlements et les restrictions. Parlons des maisons éclusières – les maisons sont obligées d'être alimentées en eau potable – il faut un assainissement « conforme » - il faut une route séparée du chemin d'halage pour permettre des voitures accès vers les écluses. La plus grande difficulté est que les autorisations sont délivrées par



l'administration – et pour des raisons difficiles à comprendre – l'administration utilise l'argent des contribuables pour assurer la bonne conformité. En Angleterre – ce n'est pas comme cela ! Si vous voulez créer une habitation ou une entreprise le long du canal, il faut investir ! C'était le cas avec mon frère dans les années 60, nous avons pu



acheter une maison éclusière proche de chez nous. Quand les bateaux arrivent à l'écluse ils bénéficient d'un accueil chaleureux alors qu'une maison inhabitée tombe en ruine tout doucement et il est triste de se retrouver tout seul parmi des ruines. Des souvenirs de maison abandonnées le long du canal ne sont pas souhaitables... En France « Les Domaines de France » sont habilités à vendre les propriétés de l'état à condition qu'elles soient hors d'usage. Les Administrations ont tendance à créer des interdictions pour éviter les responsabilités suite à des accidents. Par exemple – j'ai vu un article dans le journal pour interdire la baignade dans le canal. On imagine interdire toute circulation sur le chemin d'halage sauf

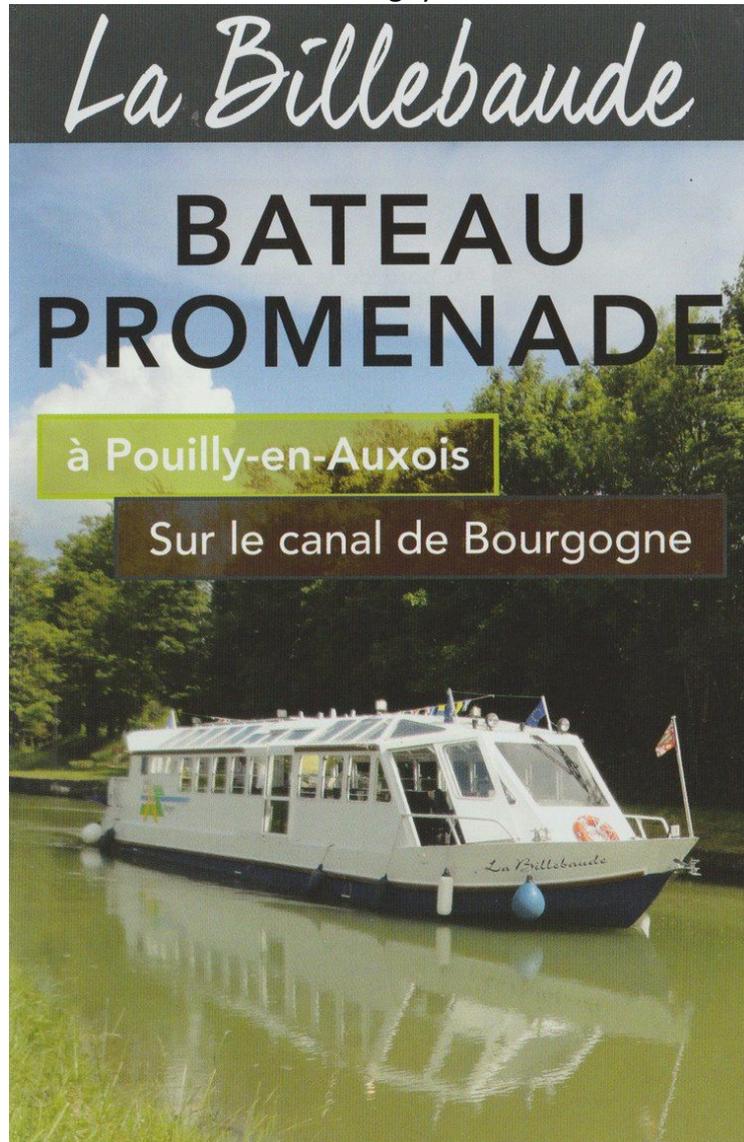
le vélo. Ce qui peut avoir des conséquences graves pour la navigation, pour les pêcheurs et pour ceux qui vivent dans les maisons éclusières. L'accès le long du canal pour ceux qui l'utilise me paraît fondamental. Les maisons en activité pourraient même rendre service aux passants – créer des emplois – faire rêver aux citadins qui cherchent à s'installer à la campagne – on peut créer des zoos – des jardins... tout peut devenir réalité. Faute d'avoir un accès assuré – tout devient discutable.

Depuis un certain temps on entend un nouveau mot – ce mot est « la dé-navigation ». Ce mot pourrait concerner certains canaux avec une circulation moindre. Soit l'administration attend des subventions pour investir et rendre les canaux plus attractifs pour le touriste – ou bien attendre et ne rien faire. Je veux faire partie de ceux qui pensent « naviguer ». Il faut trouver les moyens d'investir et on voit qu'en France il y a des départements qui se dévouent pour prendre en charge des voies navigables délaissées par l'Administration.

Parlons de la Côte d'Or – il y avait un moment pendant trois ans où le département de la Côte d'Or avait pris en charge la gestion du Canal de Bourgogne. Pendant cette période, le département a fait beaucoup de travaux pour améliorer le transit des bateaux. Je pense à la voûte à Pouilly-en-Auxois qui avec le temps avait changé de forme vers le milieu - ce qui commençait à inquiéter la navigation. Aujourd'hui le passage est sans problèmes et il est

même éclairé. En plus, maintenant les visiteurs peuvent faire la traversée dans un bateau à passagers électrique.

L'échelle des écluses de Marigny-Le-Cahouet est une vraie merveille d'ingénierie avec 37



écluses sur 12 kilomètres, pour un dénivelé d'environ 100m. Le tout est alimenté par 5 réservoirs et des millions de m³ d'eau qui arrivent vers le canal grâce à des kilomètres de fossés appelés "rigoles". Je suis comme beaucoup, je veux imaginer que tout ce miracle continue de fonctionner. Je pense qu'il y a des choses à faire pour donner de la vie à cette partie du canal et donc préserver la possibilité de naviguer du Nord au Sud comme faisait les anciens depuis 1832 ! En plus sur l'échelle versant Yonne vers Marigny-le-Cahouet, VNF a réalisé l'électrification du passage aux écluses. Ceci aide à traverser cette échelle de 12 écluses. De plus la traversée des écluses par les piétons est devenue plus sûre avec des passerelles plus larges. Cet investissement facilite les manœuvres de l'écluse et en même temps améliore l'accès à la maison d'écluse. En effet un éclusier peut traverser avec son vélo – ou bien avec des provisions – sans tomber dans l'eau ! En plus les enfants sont en sécurité. Le chemin de halage a été rendu plus adapté aux promeneurs et aux cyclistes. Il faut voir aussi les travaux faits pour rénover les lacs-réservoirs – un travail qui continue jusqu'à nos jours. Tous ces investissements très importants sont faits pour rendre le canal plus opérationnel.



Mais... quand on veut on peut !!!

On arrive à mon « dada » car je pense qu'il y a des choses à faire pour donner de la vie à la partie centrale du canal – et donc préserver la possibilité de naviguer du nord au sud sur cette voie d'eau historique. En se rapprochant de Dijon, nous avons vu que les gens de la ville profitent bien du canal pour respirer et prendre l'air de la campagne. On peut aller en vélo ou à pied le long du chemin de halage en trouvant à se restaurer sur la route chemin faisant. On respire ! En effet le passage des vélos est assez impressionnant – on passe par le Lac Kir et ensuite on retrouve la campagne et la Vallée de l'Ouche. On peut dire que le trafic est « intense ». Plus loin après Pouilly-en-Auxois – la situation est différente et la fréquentation de la piste cyclable est beaucoup moins intense. On est dans la campagne – les promeneurs sont moins nombreux – peut-être aussi – moins jeunes – moins sportifs. Cela veut dire – que peut-être ils seront aptes à accepter de partager la piste cyclable avec les plaisanciers en bateau – les pêcheurs – et les habitants de maisons d'écluses. Si on pense comme cela – on peut imaginer une nouvelle vie pour cette partie du canal où la dénivellation est importante. On peut imaginer plein de choses. Pourquoi en parler... ? Parce que actuellement cette zone est en perte avec des maisons d'écluses abandonnées et un système d'allocation des biens qui n'a pas l'air d'avancer !!!!!



Le chemin de halage du côté de Dijon est très fréquenté



Le rêve. Pour faire quelque chose il faut rêver – un peu après il y a la réalité... mais au départ – rêvons ! Cette partie du canal traverse un terrain vallonné avec des forêts et des champs. On entend les cris des oiseaux et on voit les nuages et la nuit – il y a des étoiles.....comme cela devrait être ! Des gens intéressés par la vie à la campagne pourraient être logés dans les maisons le long du canal. On pourrait concevoir des ateliers – des jardins –des vergers– le miel – les animaux – et quoi d'autre ? Ces personnes pourraient être membres d'une Association qui gèrerait une partie de l'ensemble – peut-être sous l'œil attentif de l'administration, représentée par VNF. Il serait souhaitable dans un monde parfait – que les Maires des communes riveraines fassent partie de l'Association. En plus – on pourrait espérer que les cultivateurs et peut-être les artisans riverains participent également à l'amélioration de cet environnement « espace naturel ». Les touristes pourraient ainsi se retrouver dans un environnement accueillant pour se restaurer ou se loger dans certaines maisons d'écluse adaptées – des campings – et des bateaux et des campings cars.....et tout cela autour de notre canal qui est en train de ... ? Je pensais avec le logement et la restauration –à des concerts, on peut écouter la musique pure dans la soirée des silences.....ou quelque chose comme cela !
Rêvons je vous dis !!!

Un port peut également accueillir des camping-cars, si les aménagements sont présents !



L'investissement récent au bénéfice du canal sera justifié et la région deviendra unique avec un « parc autour du canal » et un accueil de qualité pour les visiteurs. En plus, la région dite « de l'Auxois » est devenue très touristique avec l'histoire des Gaules mise en évidence et le passé de pèlerinages au Moyen Age et également les vins, l'agriculture et la vie tranquille des villages avec leurs maisons en pierre... à rêver - car cet ensemble existe toujours... mais oui!

Rêvons je vous dis !

Parlons des maisons d'écluses. Il y en a aujourd'hui qui sont abandonnées. Plus de bateaux de commerce – plus d'éclusiers. Actuellement la navigation avec des bateaux de plaisance se fait par accompagnement et le canal reste ouvert, difficilement, seulement pendant l'été (de

mars jusqu'en octobre). Depuis des années, des gens qui s'intéressent au canal, proposent des solutions pour reprendre les maisons d'écluses et en faire « quelque chose ». On peut imaginer qu'on se dit « quoi en faire » ? Mais tout le monde a des idées, de logement, de camping, de restauration – de studios – enfin sans fin ! Et on voit déjà des « lodges » dans les cabanes en bois avec vue sur le canal. Je pense qu'on ne manque pas d'idées – mais la situation n'a pas l'air de changer.....il y a beaucoup de maisons qui restent inoccupées...

peut-être abandonnées pour toujours. Où est le problème ?



Qui paie quoi ? Mon histoire – déjà racontée dans ce récit (qui commence à peser lourd et commence même à m'ennuyer un peu) commence quand ma femme et moi sommes logés dans une maison d'écluse

dans l'échelle de « Marigny » – ou il y a 30 écluses sur 12kms. Nous avons convenu par convention, d'un loyer avec VNF. D'autre part la maison avait besoin de rénovation et nous nous sommes mis d'accord sur des travaux à faire et finalement les factures étaient à déduire du loyer. Avec ce système – nous avons bien entretenu la maison – qui est toujours en location. Si jamais on doit la rendre à l'Administration - nous pouvons avoir des regrets – mais pas financièrement.

Quelques temps après je me suis intéressé à une maison d'écluse à côté d'un bassin ou s'arrêtaient les bateaux et les camping-cars. Un ami restaurateur était intéressé pour reprendre la maison et créer un lieu d'accueil pour les visiteurs de passage. Nous avons visité la maison, qui était

inoccupée et sûrement à revoir. J'ai pensé – la remise en état va coûter peut-être cher.....mais nous imaginons faire des travaux nous-mêmes et avec le temps... et éventuellement d'y arriver. Sans discussion – VNF chargé de la gestion de cette maison –



nous a répondu que « la maison avait besoin de travaux pour la remise en conformité et que VNF n'avait pas les moyens financiers d'assurer ces travaux... en effet, nous n'avons plus la possibilité de financer les projets le long du canal. Le VNF n'était pas en situation de le faire ». Donc... la maison d'écluse est toujours inoccupée. Etrange mais vrai.

Mais je connais d'autres projets qui ont « tourné au vinaigre » car on ne comprend pas la pensée « finance » de l'administration. Dans ces cas particuliers si je quitte mon appartement je suis tenu par le propriétaire de le rendre dans l'état où je l'ai trouvé, mais rendu habitable à mes frais. Parlons de ces gens qui ont vécu des années dans une maison d'écluse et qui ont fait des travaux et qui ont amené tout le confort et tant d'équipements pour rendre la maison habitable. Le jour où ils partent – ils emmènent tout leur matériel avec eux – la maison retombe dans la catégorie « inhabitable ». On peut imaginer que si quelqu'un veut y loger – l'Administration peut regretter de ne pas avoir les moyens pour la remettre en état. Donc – « non ». Donc – presque tout est « non ». Au bout d'un certain temps le « non » va l'emporter partout – et on peut imaginer que l'administration va faire des économies !

Exemple d'une lettre qui dit « Non » !

Monsieur,

Suite à votre courrier concernant la location d'une maison éclusière dans le secteur de Pouillenay (Ecluse 45Y), nous sommes au regret de vous informer que cette maison n'est pas louable en l'état et que nous ne sommes pas en mesure de faire les travaux dans l'immédiat afin de la proposer à la location.

Nous n'avons pas pour l'instant d'autres maisons à vous proposer.

N'hésitez pas à revenir vers nous régulièrement dans le cas où une maison venait à se libérer.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire,

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Responsable du CEMI Auxois

Donc – la maison que vous avez rendue habitable peut avoir une « plus-value – peut-être difficile à préciser – mais le principal reste. Comment l'appliquer ? Je suis peut-être « capitaliste » donc je pense « argent » – ou je suis de l'Etat et je pense « sécurité » et je me conforme à des « Normes ». Je peux aussi être un peu les deux. Mais je pense que les deux « philosophies » peuvent exister ensemble – et si on est chargé d'un projet on peut aussi bien utiliser l'argent des « subventions » ou bien l'argent « privé » des plus fortunés. Sinon –

ils vont investir ailleurs ! Voilà j'arrive à la limite de mes réflexions à ce sujet – mais de dire « non » et un « non » à tout - c'est impossible !

Tous ces travaux rendent le canal plus viable. On peut imaginer que ceux qui prennent les décisions veulent que cela continue. Quoi ? Qu'est-ce qui va se passer ? Qui paie les travaux de mise en conformité d'une maison d'écluse qui est destinée à devenir un site d'accueil ? Ensuite, qui paie pour l'aménagement du site ? Et ensuite – qui paie pour l'entretien ? Et ensuite – le site appartient toujours à l'État – qui paie la transition pour introduire le prochain locataire ? Et s'il n'y a pas de prochain locataire – quoi ? L'argent de l'État gaspillé ? Je suis contribuable – et je ne suis pas certain que je veuille contribuer à ce projet ! Je ne comprends pas comment le contribuable peut être amené dans un tel « fourbi ».

Mardi 7 mai 2019

ACTU HAUTE CÔTE-D'OR 11

VENAREY-LES LAUMES Développement économique

« Réhabiliter le port du canal pour en faire un lieu de vie »

Longtemps délaissé, le port du canal à Venarey-Les Laumes a pourtant des atouts. La municipalité a donc décidé de se lancer dans le réaménagement de ce site sous-exploité jusqu'alors pour en faire un véritable pôle économique et touristique.

Pourquoi entreprendre maintenant le réaménagement du port du canal ?



3 C'est, en millions d'euros, le montant estimé pour moderniser le site du canal.

Malgré tout, des investissements sont prévus au port de Venarey Les Laumes

Enfin – je pense que les Domaines, cette organisation de l'état, peut intervenir pour libérer les Administrations des biens dont elles ne se servent plus. On peut imaginer que depuis que les canaux de « deuxième catégorie » n'ont plus aucune chance de recevoir des bateaux de commerce – les éclusiers n'ont plus besoin de maison et donc en principe le gestionnaire VNF pourrait en vendre aux particuliers. Whoops ! Qu'ai-je dit ? Combien vaut le canal ? Peut-être le tout est à vendre ?

Le Maire de Venarey les Laumes a proposé de reprendre les maisons éclusières dans son secteur. La réponse a été "Non" ! On ne peut pas aussi croire à une sous-histoire peut-être encore plus triste qu'on peut l'imaginer... En effet, on entend ici ou là que nous allons vers la « dé-navigation » du canal – et éventuellement la démolition de 87 maisons éclusières... On peut croire que l'eau va servir pour alimenter l'agriculture autour et les grandes villes qui commencent peut-être à en manquer. Avant d'en arriver là – je propose une façon de penser plus optimiste ou le canal serait le pivot d'un « parc nature » accessible à tous et géré

en commun par l'Administration et les riverains. Cela ne coûte pas cher de rêver... Enfin blogger et rêver se ressemblent... ! À suivre – peut-être ?

Le 7 Mars 2019, je suis allé à Dijon pour présenter des projets d'aménagements pour les maisons éclusières, ce qui a été accueilli favorablement par VNF. Mais depuis rien ne se passe, ils ont confié l'effort de la transformation de ces maisons à un bureau d'études. Sur le canal du Nivernais, on voit que les maisons d'écluses sont habitées par des artistes et des restaurateurs, dont la décoration rend le canal plus accueillant.

Des artistes se trouvent le long du canal dans les maisons d'écluse ...



Entre parenthèses... Je rêve d'aménager plusieurs maisons d'écluse le long de l'échelle de Marigny afin de les mettre en location et de créer une association pour les gérer, dans le but de créer un "parc nature" autour du canal. Au total, il y a 187 maisons d'écluse le long du canal - un nombre impressionnant ! Des locations au calme, et au bord de l'eau, seraient un plaisir pour les citadins enfermés dans les villes. Une telle aventure pourrait créer des revenus, et des activités telle que le maraîchage par exemple... Il faut qu'il y ai des gens qui pensent comme moi, et tout est possible... Entre parenthèses...

12 millions d'euros pour le canal de Bourgogne

Jeudi après-midi, élus et représentants de VNF (Voies navigables de France) se sont réunis à bord du bateau touristique *La Billebaude* à Pouilly-en-Auxois pour signer un contrat de développement du canal de Bourgogne dont les actions vont être mises en place durant les cinq années à venir.

Ce projet a rassemblé autour de la même table toutes les collectivités concernées par le passage du canal de Bourgogne sur son territoire. Le contrat est donc le fruit d'un travail de concertation de longue haleine entre des élus qui sont, parfois, de sensibilités différentes.

75 projets

75 projets ont été définis. Cela va représenter un investissement de 12 millions d'euros. La région Bourgo-



« Le canal de Bourgogne s'étend de Migennes (Yonne) à Saint-Jean-de-Losne (Côte-d'Or) sur 242 kilomètres. Photo d'illustration Philippe BRUCHOT

gne Franche-Comté s'est engagée à subventionner à hauteur de 40 % chacun de ces projets. Cela lui demande donc d'injecter 5 millions d'euros sur cinq ans dans cette opération. « C'est un acte de responsabilité d'être pré-

sent à vos côtés », assure Marie-Guite Dufay, présidente de la Région. Le montage financier est ensuite propre à chaque projet. Les 60 % restants seront apportés par les communautés de commune, les commu-

nes, etc.

À titre d'exemple, le bateau *La Billebaude* qui a transporté plus de 200 000 touristes en 20 ans a été modernisé. Les moteurs de ce bateau ont été remplacés par des moteurs électriques dernière

génération. Sa toiture photovoltaïque a elle aussi été remplacée par une installation plus performante. Cela permet d'alimenter non seulement le bateau mais aussi le bâtiment de la capitainerie et une station de vélos électriques située sur le pont. Ce projet, piloté par la communauté de communes de Pouilly-en-Auxois - Bligny-sur-Ouche, a nécessité un investissement de 176 000 €. Les écluses vont également être au centre du développement du canal de Bourgogne. « Il y a 220 maisons dont un tiers est vacant. Nous allons organiser cet automne un atelier de travail de construction de projet de valorisation de ces maisons », annonce Bertrand Specq, directeur territorial Centre-Bourgogne de VNF. Anne-Lise BERTIN

Des articles de presse récents...

EMPLOI Tourisme

La Bourgogne, une région propice au tourisme fluvial

Avec 22 paquebots fluviaux en 2018, l'axe Rhône Saône est considéré comme le premier bassin français pour le tourisme fluvial. Les opportunités d'emplois existent, mais les formations ne sont pas forcément dispensées sur place.

La Bourgogne possède le plus grand réseau de rivières et de canaux de France. Entre le canal de Bourgogne, le canal du Nivernais ou encore la Saône, les possibilités sont nombreuses et suscitent une véritable économie. Le tourisme se développe autour du secteur et les emplois aussi. Si certains métiers, comme celui de batelier ou de matelot, peuvent s'exercer sans diplôme, il est conseillé toutefois de se former pour prétendre exercer dans ce domaine.

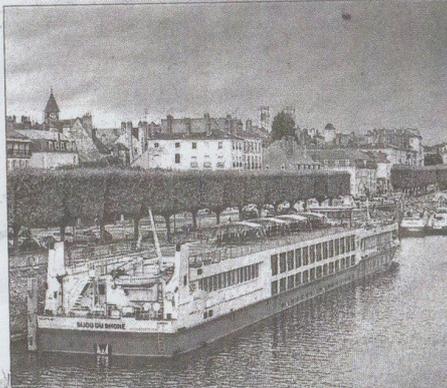
Pour cela, plusieurs voies sont possibles.

■ CAP navigation fluviale

Dispensé au lycée professionnel Émile-Mathis à Schiltigheim (Alsace), au Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure à Tremblay-sur-Mauldre (Yvelines) ou au lycée professionnel les Catalins à Montélimar (Drôme), le CAP navigation fluviale permet de travailler par la suite sur une embarcation fluviale de transport de marchandises ou de passagers, une entreprise de services, de maintenance ou de location de moyens de poussage industriel avec équipage. Ce CAP est conseillé à toutes les personnes voulant être matelot.

■ Bac pro transport fluvial

Le bac professionnel se prépare en trois ans après la 3^e. Il permet d'accéder au métier de matelot qualifié pour la conduite, l'exploitation dans le cadre d'un transport et l'entretien d'un bateau. Il permet aussi d'être à la tête d'une entreprise de transports fluvial de



La Bourgogne possède le plus grand réseau de rivières et de canaux de France. Photo JSL/Ketty Beyondas

marchandises ou de passagers ou d'être responsable de bord ou de l'exploitation d'une flotte. Il est dès lors possible de travailler sur un bateau à passagers mais aussi

sur un porte-conteneurs ou un bateau de transport de marchandises. Le bac pro transport fluvial permet d'accéder aux métiers de navigant ou d'exploitant et de

passer tous les certificats ou attestations nécessaires au pilotage.

■ Autres formations

Un CAP réparation entretien et embarcation de plaisance, un bac pro maintenance nautique, ou une licence professionnelle tourisme et métiers de la plaisance proposée en Bretagne peuvent être un plus pour exercer une activité de gestionnaire de sites (base de location/port de plaisance...). Pour exercer dans le domaine de la promotion touristique ou ingénieur touristique, mieux vaut suivre un parcours de formation dans les métiers du tourisme (BTS et licence professionnelle métiers du tourisme, IUP développement touristique local, master tourisme...)

Pour les personnes désirant exercer sur les paquebots ou les bateaux à passagers comme personnel de bord, il est conseillé de se former aux métiers de l'hôtellerie et de la restauration.

23. Les problèmes de navigation

Les problèmes de profondeur d'eau dans les canaux peuvent peut-être expliquer la réticence des bateaux à naviguer sur certaines sections. Un cas précis est le canal de Bourgogne entre Venarey-les-Laumes et Pouilly-en-Auxois. La fréquentation baisse et le mouillage devient variable – ce qui décourage la fréquentation. On peut dire que dans les années 60 l'Etat a favorisé le transport ferroviaire et routier par rapport au fluvial. Les buttes de vase, de terre ou de gravier s'accumulent par endroits, surtout en bas des écluses. Il y avait une époque où le service du canal enlevait la boue, car sinon les bateaux des marinières chargés ne pouvaient plus passer – ou bien ils étaient obligés de charger « léger ». Les marinières étaient payés à la tonne par kilomètre. Il y a un moment où « votre » canal devient moins rentable. Moins de trafic. Moins de navigation, plus de sédiment. Un jour, les péniches-hôtels ne passent plus. Un jour l'Administration est obligée de réduire au maximum le tirant d'eau. Actuellement le secteur vers Pouilly-en-Auxois est à 1m60 mais même avec moins d'enfoncement on peut rencontrer des difficultés - c'est normal car la boue peut s'accumuler – mais aussi il faut penser à l'entretien du canal au bon moment – il faut le draguer ! Cela peut coûter... ensuite problèmes, problèmes !

De gros moyens étaient utilisés sur le Mittelland Kanal !



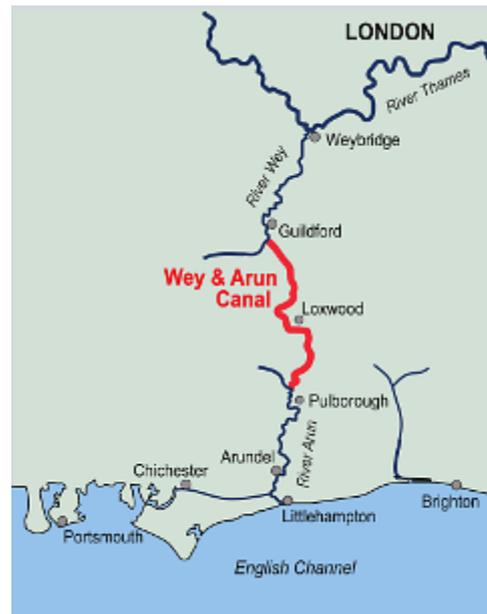
Une fois nous avons demandé aux autorités de draguer dans un port car nos bateaux avaient du mal à s'amarrer correctement. On m'a expliqué que le tout était pollué et j'ai donc amené un échantillon de la boue à un bureau d'analyse. Peut-être je n'avais pas donné les bonnes consignes au chef du bureau parce qu'il m'a confirmé qu'il n'y avait pas de matière de pollution. Ce qui me fait penser que... ouf !

Un vieil homme que j'ai rencontré il y a quelques années sur le chemin de halage, m'a raconté un de ses souvenirs de jeunesse. Après la deuxième guerre, il y avait beaucoup d'ouvriers polonais aux usines de Montbard. Le chou est un élément important de l'alimentation polonaise ! Enfin à l'époque on draguait le canal et on déposait la vase sur le côté. Les Polonais se servaient des monticules de vase pour faire pousser leurs choux. Une vraie réussite ! Aujourd'hui le dragage est devenu un problème à cause d'une loi sur l'eau. Un ami, représentant de la profession des mariniers – présent à des réunions à Paris – Bruxelles, qui m'explique l'effet d'une directive européenne au sujet de l'eau. En effet avant dragage - des prélèvements des dépôts doivent être effectués et analysés par des laboratoires spécialisés. On n'aime ni les métaux « lourds » ni les polluants. Les boues ainsi déclarées « polluées » doivent soit rester où elles sont, soit être transférées vers une usine spécialisée de traitement – peut-être loin... On m'a expliqué que parfois l'usine qui convenait se trouvait en Allemagne. J'essaie d'imaginer amener un chargement de la boue du canal jusqu'en Allemagne ! En plus tout cela coûte cher. En outre, la directive s'appliquait uniquement à des rivières - pas du tout à des canaux. Il est évident que si vous ne voulez pas draguer votre canal, il y a moyen à réfléchir... Encore un cas où les lois servent le budget de l'administration ! Draguer – c'est « non ». En plus – un transport par canal est prétendu moins polluant donc – il faut plutôt l'encourager pour éviter la pollution non ? Il faut peut-être aussi voir si la boue peut toujours faire pousser les choux !

Quand je naviguais avec mon bateau – il n'y avait pas d'herbe qui poussait dans les canaux. La première fois que je pensais à cela j'étais à Bydgoszcz en Pologne où j'ai vu un bateau « tondeuse » qui rôdait dans le port. J'ai dû poser la question : « Qu'est-ce qu'il fait » - mais en Polonais - c'est difficile ! Aussi, en Angleterre dans le nord. L'herbe se met dans l'hélice et peut bloquer le refroidissement du moteur. Tout s'arrête. Dans le temps jadis – le bief à Cry-sur-Armançon était connu par sa clarté – mais aussi par l'herbe qui poussait dans l'eau. On m'a expliqué qu'un éclusier avait versé son poisson rouge avec le bol dans le canal et que l'herbe avait pris racine. Depuis un an j'ai un bassin où j'encourage « la nature » à s'implanter – et j'ai rencontré pour la première fois des « algues » qui prolifèrent dans l'eau. Je suis peut-être curieux de savoir pourquoi j'ai pu naviguer pendant des années un peu partout sans jamais avoir été incommodé par « les herbes ». Apparemment vider le canal et traiter la boue ne les élimine pas. Autre solution, que j'ai peut-être vue en Chine sur le Yangste, les cultivateurs sur des radeaux avaient entassé l'herbe coupée pour donner à manger aux bœufs. Ici en Bourgogne, j'ai pensé amener l'herbe à un tour de « méthanisation » où on vendrait le gaz à EDF ! Vrai ou pas vrai – mais on a su lancer les satellites dans l'espace et récemment on pense arriver à contrôler les virus, le problème de l'herbe dans les canaux est aussi à régler !

La situation actuelle sur le canal de Bourgogne (et peut-être sur d'autres canaux semblables) est une situation que j'avais connue en Angleterre en 1960 quand l'administration britannique « British Waterways » avait été mise en demeure par des civils déterminés, de remettre les canaux en état de navigation pour le plaisancier. British Waterways a été commissionné par l'Etat pour réduire les coûts d'exploitation en fermant les canaux à la navigation. Aujourd'hui les canaux anglais se portent bien avec plus de 300,000 bateaux plaisanciers immatriculés. Je fais partie d'une association qui organise la restauration d'un canal qui autrefois reliait Londres et Portsmouth – un canal créé pour contrer Napoléon et

son blocus des ports de la Manche. En Angleterre il y a 5000 « miles » de canal accessible aux plaisanciers. Les bénévoles ont joué un rôle important dans le rétablissement des canaux. En Angleterre, les bénévoles ont toujours été très motivés par l'idée de la restauration des voies d'eau. Qu'est-ce qu'on fait une fois retraité mais toujours en forme ? On cherche à se distraire ! Beaucoup aiment le travail physique et le contact avec des gens qui partagent les mêmes intérêts. L'association "Wey and Arun Canal" a été lancée vers 1970. Aujourd'hui on imagine qu'un jour la restauration de ce canal sera terminée, ensuite il faudra trouver d'autres projets !



Loxwood High Street Canal Bridge under construction (2008)

En France il y a aussi des associations qui réunissent des bénévoles et des professionnels pour participer à l'avenir du fluvial et de la navigation. Et imaginez quoi – j'ai rencontré une association à proximité de chez moi qui œuvrait pour la renaissance du canal de Bourgogne. Un moment donné, nous avons planté des arbres le long du chemin d'halage – ce qui a réuni un certain nombre de personnes et cela nous a permis de parler du canal – des randonnées et de la piste cyclable. Bien sûr - ce mouvement avait le support des navigateurs. On cherchait à remettre des canaux en état de navigation pour encourager le

tourisme dans le secteur, dans ce cas - la région de l'Auxois, créer des emplois et attirer des investissements dans une activité qui a besoin d'être encouragée. En France tout n'est pas perdu car il y a des associations qui cherchent à entretenir le patrimoine. Qu'est-ce qui va se passer avec les voies d'eau de deuxième catégorie ? Comme j'ai pu le voir sur le Nivernais – avec le département tout est possible... avec l'administration – il faut respecter des consignes.



Tellement d'herbe dans le canal que j'en ai jusque sur mon chapeau ! Nous voilà à la fin de mon blog, merci de m'avoir lu et surtout n'oubliez pas, Parlons Canal, que ça bouge !

