

Bateaux de location... jusqu'où iront-ils ?



Suite à l'article sur le Le Boat 1500 publié dans Fluvial (n° 216 - octobre 2011) et à la publicité parue dans le numéro de novembre, et après quelques mois de navigation, je me pose des questions en termes de sécurité. Il y a quelques années, nous rencontrions déjà beaucoup de bateaux de location, mais généralement de taille et poids relativement modestes. En cas de fausse manœuvre, il n'y avait pas de gros risque. Aujourd'hui, la tendance s'est inversée. Les bateaux que nous croisons (Le Boat 1500, Tarpon 49...) sont devenus des monstres par leur taille, leur poids et surtout leur puissance. Mis dans les mains de monsieur Tout-le-monde, ces bateaux deviennent des dangers sur les canaux. Si l'on y ajoute la vitesse à laquelle naviguent ces capitaines du dimanche, nous prenons peur en les voyant arriver. Dans les écluses, les ports, sur les pontons, lors de croisements..., ils vous emboutissent sans vergogne... À quand des contrôles de vitesse sur les canaux, une limitation sur la taille, le poids et la puissance des bateaux de location, une réglementation plus stricte pour la mise en main de ces bateaux ?

Anne Ackermans

Chez Le Boat, les grands bateaux ne sont pas une nouveauté. Nous louons des Magnifique (14,50 m) et des Grand Classique (14,63 m) depuis plus de 10 ans. Nous avons constaté que la taille des bateaux n'était pas la principale cause d'accidents et, au contraire, les clients font plus attention lorsqu'ils pilotent un bateau de grande taille. Il existe des règles pour la location de coches de plaisance nolisés, la longueur par exemple ne peut excéder 15 m pour de la location sans permis. Chez Le Boat, nos bateaux sont tous bridés selon la réglementation sur les canaux et rivières, et nous insistons sur la sécurité au moment de l'instruction de nos clients. Concernant le Vision, il est certes impressionnant par son design (son étrave large protégée par un

grand bouclier le rend facilement reconnaissable), mais il s'agit certainement de notre modèle le plus simple à piloter. En plus de la barre traditionnelle et du propulseur d'étrave, nous avons installé un joystick qui permet de manœuvrer le bateau très facilement lors du passage d'écluses et lors des amarrages. Concrètement, nous avons eu seulement 2 sinistres sur les Vision en 2011. Les clients n'ont pas été blessés et les bateaux ont été rapidement remis en état. Ce qui est un bilan très positif compte tenu du nombre de locations. Bien sûr l'idéal pour tout loueur serait de ne pas avoir de sinistre du tout, mais la location de bateaux, comme toute autre activité touristique, ne déroge pas à la règle universelle des impondérables. Nous tenons aussi à préciser que 98 % des clients ayant navigué sur les Vision ont été extrêmement satisfaits, tant au niveau confort que maniabilité. La moitié d'entre eux n'avaient jamais navigué.

Felipe Escobar, Le Boat

Un coup de chapeau aux employés de V.N.F.



J'ai fait cet été le pari un peu fou de remonter mon bateau depuis Golfe-Juan (Alpes-Maritimes) jusqu'à Montbéliard (Doubs ; PK 165 du canal du Rhône au Rhin). Il s'agit d'un trawler Grand Banks 36, plus adapté à la "haute mer" qu'à la navigation en canal. La difficulté majeure était le tirant d'air, ramené au minimum à 3,50 m. Or, 15 km avant Montbéliard, il y a un pont bas (écluse 22). J'avais donc prévu de "dégonfler les pneus" en inondant ma cale, afin de gagner quelques centimètres d'enfoncement pour passer sous ce pont. La veille, en escale à L'Isle-sur-le-Doubs (PK 141), j'ai eu la surprise d'être abordé par un employé de Voies navigables de France, qui, voyant mon bateau, m'a proposé de me descendre le niveau du bief, afin de me faciliter le passage pour le lendemain matin (un dimanche...). Arrivé au pont fatidique, j'ai constaté que le signal de tirant d'air indiquait 3,30 m, mais que le niveau d'eau était bien descendu d'en-

viron 20 cm. La cale remplie d'eau, je suis passé facilement. Trois semaines plus tard, pour le retour, j'ai demandé au bureau de la navigation de Montbéliard s'il était possible de baisser le bief pour le lendemain, ce qui m'a été accordé avec un grand sourire, et accompli avec une parfaite efficacité. Merci donc à V.N.F. et à ses employés pour leur gentillesse et leur professionnalisme.

Xavier Huet, bateau Argo

Des clients menés en bateau

Client de la société ABC Thérondels (Aveyron), je suis la 2^e victime d'une mésaventure coûteuse. Devis établi, commande passée et versement des acomptes effectués, le constructeur de bateaux Gérard Sol de Thérondels fait traîner les délais, puis abandonne les chantiers dans un état d'avancement très partiel (60 % environ). Il reste alors à ses clients malchanceux la charge de confier la fin des travaux à une autre entreprise et à en supporter la totalité des coûts. Dans les 2 cas recensés en région parisienne, la perte pour les clients s'élève à plus de 50 000 €/projet ! Compte tenu de la complexité judiciaire en la matière, G. Sol mise sur le peu de chance de ses victimes de faire valoir leurs droits et compte sur leur lassitude. Puis, fort d'une nouvelle trésorerie, il se lance dans de nouveaux projets !

François-Xavier Lesaulnier

Fluvial : Nous avons cherché à contacter à plusieurs reprises l'entreprise et sa gérante, et laissé des messages, sans obtenir de réponse.

Le nouveau visage du canal du Midi



À Trèbes (PK 118), sur le canal du Midi, les anciens platanes ont été abattus et les nouvelles plantations sont en place. Il faudra un demi-siècle pour retrouver la majesté du canal...

A. Pireyn, bateau Virgule