

# Le Canal du Midi en Voilier



Le guide pour rejoindre la Méditerranée avec votre voilier.

De Pauillac à Sète.  
Du Canal de Garonne au Canal du Midi.  
Des conseils pour passer les écluses.



[www.CoteVaroise.com](http://www.CoteVaroise.com)

## Le Canal du Midi en Voilier

### Sommaire

1 Introduction.....	1
2 Les informations essentielles pour la traversée.....	2
3 Les outils nécessaires à bord du bateau.....	4
4 Démâtage à Pauillac.....	6
5 Les Ecluses.....	8
6 Remâtage à Sète.....	11
7 Journal de bord.....	12
8 Conclusion.....	21
9 Remerciements .....	21

### 1 Introduction

Ce guide est issue de l'expérience acquise en août 2008 au cours des 14 jours qu'il nous aura fallu pour traverser le canal des deux mers avec notre voilier, un Sangria, que nous avons convoyé vers Cavalaire sur mer (Var) après l'avoir acheté à la Trinité sur Mer (Morbihan).

Lors de la préparation de ce voyage, nous avons pu constater un manque d'information sur ce qui nous attendait, nous espérons que ce document viendra en partie le combler et qu'il permettra à de nombreux navigateurs de préparer leur traversée en toute sérénité.

Ayant traversé d'Ouest en Est, les informations du guide sont un peu plus pertinentes pour ceux qui font le voyage de l'Atlantique vers la Méditerranée.

Si vous avez traversé de la Méditerranée vers l'Atlantique et souhaitez contribuer au développement de ce guide, nous serions très heureux de pouvoir y intégrer vos notes de voyage. Pour cela, contactez-nous par email sur : [info@cotevaroise.com](mailto:info@cotevaroise.com)

Vous trouverez tout le reportage photo de cette traversée sur notre site [www.CoteVaroise.com](http://www.CoteVaroise.com)

En vous souhaitant une bonne navigation.

Lionel & Stéphanie,  
les Skippers du Sangria Clico

## 2 Les informations essentielles pour la traversée

Le **canal des deux mers** est composé du **canal du midi** à l'Est (de Agde à Toulouse) et du **canal de Garonne** à l'Ouest (de Toulouse à Castet en Dorthe). Le canal du midi fût créer à l'initiative de Paul Riquet qui en est son concepteur. Il est inauguré en 1681 après douze ans de travaux. Ce n'est qu'à partir de 1856 que l'on put emprunter le canal de Garonne. Avant cela, il fallait emprunter la capricieuse Garonne pour rejoindre l'Atlantique.

Le **permis fluvial** est obligatoire pour sillonner le canal. Si vous êtes déjà détenteur du permis mer, il vous suffit de passer la théorie. Mais « la beauté du système » veut que si vous louez une pénichette, vous n'avez besoin d'aucun permis !

La traversée du canal est payante. Le **prix** varie en fonction de la durée et de la surface du bateau. Pour un mois, avec un bateau dans la tranche de 12 à 25 m<sup>2</sup>, le forfait nous a coûté 63 € en 2008. Vous trouverez tous les tarifs sur le site de la VNF (Voies navigables de France). Nous avons simplement acheté notre passe après avoir franchi notre première écluse à Castets en Dorthe, l'achat en ligne est possible sur [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

Au moment du péage, l'éclusier nous a donné des documents très précieux : une carte du canal, un guide du plaisancier et un guide des animations sur le canal pour la saison.

La **carte du canal** donne tout le trajet entre Bordeaux et Sète avec les points kilométriques pour chaque écluse, les haltes ou ports nautiques, les Ouvrages d'Art Fluviaux (pont canal, tunnel, écluse multiple), les communes et l'état des chemins de halage. Cette carte permet de découvrir toutes les ramifications du canal qui peuvent entraîner vers de nouvelles aventures.

Le **guide du plaisancier** rappelle quelques règles et renseignements pratiques pour la navigation (passage aux écluses, tirant d'eau, tirant d'air, périodes de navigation). Il informe sur les différents secteurs de navigation du canal : conditions et contraintes de navigation, système d'éclusage, description des ports et haltes nautiques, sites incontournables, adresses utiles.

Les **horaires de navigation** sont variables selon la saison. Du 2 mai au 30 septembre, les écluses fonctionnent tous les jours de 9h à 19h, avec une pause déjeuner de 12h30 à 13h30 sauf pour les écluses automatique (9h-19h non stop). Quelques écluses sont soumises à des régimes particuliers que le guide indique. Dans l'ensemble, les éclusiers sont plutôt sympathiques. Beaucoup sont des jeunes, employés pour un job d'été. Certains donnent un coup de main, d'autres vont lancer la manoeuvre sans demander si on est prêt. Il faut quand même se méfier des heures d'arrêt car il faut prendre en compte le temps de passage dans l'écluse.

Sur le canal, la **vitesse** est limitée à 8 km/h et à 3km/h dans les ports et les haltes nautiques. Le canal est un espace protégé, la vitesse limitée permet entre autre de limiter les vagues du sillage pour préserver les rives qui sont souvent menacées d'éroulement. Evidemment avec votre voilier, à 8 km/h les vagues que vous générez sont totalement inoffensives comparées à celles des pénichettes carrées.. Vous devriez pouvoir aller plus vite et eux devraient être bridés... mais la règle est ainsi fixée, pas plus de 8 km/h. Alors montrez l'exemple ! De toute façon, l'ambiance du canal est tellement paisible que l'on se met naturellement à un rythme cool. Il faut tout de même faire attention à bien ralentir sa vitesse au passage de ponts et à se méfier dans les passages sinueux notamment sur le canal du Midi. Après Carcassonne, la région est très touristique et la navigation plus dense. Malheureusement, il y a des « gros beaufs » qui apparaissent et ne respectent pas grand chose. N'oubliez pas qu'ils n'ont pas le permis et que ce n'est pas leur bateau. Evitez tant que possible de prendre une écluse avec eux.

Le **tirant d'eau** des canaux est variable. En théorie, il est de 1,60 m pour le canal du Midi et de 1,80 m pour le canal de la Garonne dans l'axe de navigation. Le tirant d'eau réel (la hauteur varie en fonction des vidanges des écluses) est fixé au minimum à 1,40 m dans l'axe de navigation du canal du midi (et 1,60 m dans le canal de Garonne). Clico a un tirant d'eau de 1,25 m. Il nous est arrivé de toucher et même de s'enliser (une seule fois) car on n'est pas toujours dans l'axe de navigation mais surtout parce que les fonds et la hauteur d'eau sont en perpétuel mouvement. Nous avons fait la connaissance d'une famille bretonne qui avait un voilier avec un tirant d'eau de 1,45 m, ils sont passés... Téméraires les bretons ! On nous a toutefois parlé d'un autre voilier qui avait dû faire demi tour à Toulouse ! L'été est la période la plus difficile, la quantité d'eau est moins importante. Si vous vous enlisez, on nous a expliqué qu'un jeu de laché d'eau entre 2 écluses est en théorie possible pour vous dégager.

Le **tirant d'air** est variable selon les secteurs de navigation. Le plus bas que j'ai relevé est de 3,30 m.

### 3 Les outils nécessaires à bord du bateau

Ne partez pas sans :

- x une carte du canal pour être prêt à chaque écluse et connaître les haltes et leurs ressources.
- x un sondeur (pour approcher les bords, surtout si vous avez plus de 1.1m de tirant d'eau)
- x une capacité de 40 litres d'essence. Les haltes ne proposent que du diesel. Il est nécessaire d'avoir une bonne réserve et de prévoir des bidons pas trop lourds (20 litres c'est trop) pour pouvoir parcourir la distance de la station au bateau à pied. Nous avons souvent profité des voitures de nos amis habitant tout au long du canal pour faire le plein d'essence et de denrées alimentaires et aussi de leurs douches, merci les amis !!
- x un bon stock de denrées alimentaires car les supermarchés proches du canal sont rares et les supérettes de village sont pratiques mais pas économiques.
- x un sac à dos résistant et confortable pour ramener les courses au bateau.
- x des parbattages, le double voire le triple de votre nombre habituel. A la limite 2 à 3 très gros parbattages feraient très bien l'affaire pour s'appuyer dessus lors du passage des écluses.
- x une perche pour vous pousser en cas d'envasement (nous avons utilisé un tangon).
- x des jumelles pour mieux aborder l'arrivée aux écluses (elles sont toutes différentes !)
- x une amarre de 30 m pour certaines écluses telles que Castets en Dorthe ou Toulouse.
- x deux amarres de 15 m au moins pour être tranquille au passage des écluses. N'oubliez pas de bien lover vos amarres après chaque écluse. C'est indispensable pour que chaque manoeuvre se passe bien, sans surprise et sans noeud.
- x des piquets et une masse pour accoster dans les endroits les plus magiques. Les bords sont assez mous.
- x une lampe torche pour se repérer de nuit en pleine nature.
- x des outils notamment pour le démâtage, clefs, tournevis (faites le tour de vos

haubans).

- x des gants pour les mains délicates, il faut tendre les ammares dans les écluses montantes.
- x un anti-moustique, crucial en été, et crème pour les piqûres.
- x une bonne protection contre le soleil : chapeau et crème mais aussi prévoir parasol ou toile. Certaines parties du canal sont bien ombragées (surtout dans le canal de Garonne) mais d'autres sont complètement à découvert et ça chauffe. Attention aux pieds !
- x un vélo est un plus : une piste cyclable existe tout le long du canal et même avant, de Bordeaux à Sète. Le vélo peut permettre de varier les plaisirs, de découvrir un peu l'intérieur des terres et même d'arriver à l'écluse avant le bateau pour faciliter la manoeuvre.

## 4 Démâtage à Pauillac

### **Pauillac, au coeur du Médoc, à 50 km de Bordeaux**

Très bon souvenir de Pauillac, si on était aussi bien accueilli partout, le monde s'en porterait mieux. Le responsable du port est d'une très grande gentillesse, il est très compétent et de bons conseils. Port tout confort.

Le port est au centre de la ville. Des supermarchés sont présents dans la ville mais il faut un peu marcher. Je vous conseille de vous procurer la carte de la ville pour gagner du temps mais surtout pour s'économiser.

Pour un démâtage ou un mâtage, une bouteille de vin de Pauillac vous est offerte. Vous devez aller la chercher à la Maison du Tourisme et du Vin de Pauillac. Nous l'avons dégusté à Castets en Dorthe, notre premier soir sur le canal. Un régal !  
<http://www.pauillac-medoc.com/>

### **Conseils pour préparer le démâtage**

Le démâtage n'est pas une opération si difficile du moment que vous êtes aidé par une grue et que vous avez bien préparé votre mât. La préparation se résume à défaire le bas de toutes les drisses, enlever les poulies et à « saucissonner » votre mât avec vos drisses. Cela prend une ligne à écrire mais plusieurs heures pour « figoler le saucissonnage »... Pas question qu'une drisse mal attachée se détache en plein éclusage.

Une fois votre mât bien préparé, il ne vous reste plus qu'à vérifier que vos haubans se défont facilement et que vous avez bien tous les outils pour le faire. Une fois à la grue, ne faites pas attendre outre mesure le personnel. D'autant qu'à Pauillac, la grue n'est accessible qu'à marée haute.

Une fois sous la grue, le personnel vous donne les instructions et vous prête éventuellement main forte. Mais ne comptez pas trop dessus, dans notre cas, c'est le chef du port qui était à la grue, les autres employés étaient en vacances...

### **Transport du mât**

La solution la plus confortable est de fabriquer un ou deux supports en bois, en forme de X, sur lesquels le mât repose. La plus sûre et la plus simple consiste à simplement poser le mât entre sur les balcons avant et arrière.

Avantage du X : le mât est au-dessus et ne vous gêne pas dans les manoeuvres. C'est le support idéal pour tendre une toile qui vous fera de l'ombre.

Désavantage du X : vous devez être sûr de votre support, équilibre, solidité. Sinon

le mât peut vous tomber dessus. Le tirant d'air à ne pas dépasser est de 3,30 m.

Mieux vaut avoir préparé votre support chez vous. Le port de Pauillac récupère bien des restes de supports de bateaux descendants mais vous n'êtes pas sûr de trouver les bonnes dimensions. Et ni scie ni perceuse ne sont disponibles.

L'arrière de notre Sangria nous paraît trop étroit pour les supports que nous trouvons, le montage donne l'impression d'être bancal. Par sécurité, nous préférons la solution « balcon », la gêne à la manoeuvre sera minime. Le principal défaut de ce système est l'assymétrie du bateau qui fait que nous préférons de loin accoster sur tribord que sur bâbord. Sur bâbord, le mât nous gêne et le fragile feu de mât se retrouve en première ligne pour prendre un coup sur le mur de l'écluse.



## 5 Les Ecluses

La longueur des écluses est en moyenne de 40,5 m mais certaines sont à 30 m. La largeur des écluses du canal de la Garonne est à 6 m. Sur le canal du Midi, c'est plus variable. La plus étroite est celle de Saint-Martin (entre Castelsarrasin et Montech) avec 5,45 m. Les écluses du canal de Garonne sont rectangulaires et celles du canal du Midi sont ovales.

Dans les écluses automatisées, c'est vous qui lancez la manoeuvre en actionnant une perche suspendue au dessus de l'eau située à une centaine de mètres de l'écluse (un quart de tour vers la droite). Il est nécessaire de connaître les feux de signalisation (document de la vnf) :

- « feux éteints : la navigation est interrompue »
- « 2 feux rouges : écluse hors service »
- « feu rouge (bas) : écluse occupée ou vide en attente de demande »
- « feu rouge (bas), feu vert et feu orange clignotant : la demande d'éclusage a été enregistrée, la manoeuvre est en cours »
- « feu vert : autorisation d'enter dans le sas »

Arrivée dans le sas, vous devez actionner le bouton vert situé sur la cabine au bord de l'écluse. La cabine n'est pas toujours du côté où vous vous êtes amarrés. Une fois le bouton déclenché, il ne faut donc pas perdre de temps pour revenir prendre l'amare du bateau. A la fin de la manoeuvre, l'ouverture des portes se fait automatiquement.

Le franchissement d'une écluse pose des difficultés seulement dans le cas des écluses montantes. Cela tombe bien, c'est toujours par celles-ci que vous commencez. Si bien qu'à la moitié du parcours, lorsqu'enfin vous commencez à redescendre, les écluses ne vous posent absolument aucune difficulté.

### **En théorie, voici ce que vous avez à faire :**

1. Débarquer votre équipier pour qu'il puisse vous amarrer. Hormis à la première écluse de Castets en Dorthes, il n'y a personne pour récupérer vos amarres.
2. Une fois dans l'écluse, vous immobilisez au mieux le navire.
3. Vous jetez rapidement une à une vos amarres à votre équipier. Il en attache une et vous fait passer l'autre en double. Vous positionnez le bateau contre la paroi et si possible sur l'arrière de l'écluse.
4. L'équipier se rend à la cabine de contrôle et appuie sur le bouton de déclenchement. Les portes commencent à se refermer derrière vous. Il revient rapidement pour défaire son amarre et en gérer la tension.
5. Au fur et à mesure que l'eau monte, chacun reprend de l'amarre afin que le bateau reste bien plaqué contre le bord. Lorsque les portes de devant s'ouvrent, il n'y a plus qu'à remettre la marche avant et à repartir.

### **Quelques conseils qui vont faciliter votre passage :**

- Privilégiez la position arrière de l'écluse, car lorsque l'eau monte, elle arrive par le devant. Près de la porte avant, les remous sont nettement plus forts et les mouvements du bateau contre la paroi sont bien plus violents. A l'arrière tout est calme.
- Après chaque passage d'écluse, lovez soigneusement vos amarres car à la prochaine, un bon lancé d'amarre sera primordial. Pour peu qu'une écluse soit haute, une amarre mal lovée entraîne un lancé raté, un bateau qui dérive à cause du faible courant résiduel et qui se met éventuellement de travers. Au final, c'est le mât qui prend. Quelquefois, il y a juste 100 m entre 2 écluses alors lovez vos amarres le plus tôt possible.
- Même si la manoeuvre est un peu délicate, faites descendre votre équipier sur la petite margelle qui se trouve juste à l'entrée de l'écluse (sauf exception, il y en a toujours une). Si vous ne le faites pas ou si vous vous ratez, l'équipier peut toujours grimper par une échelle incrustée dans la paroi de l'écluse mais les barreaux de celles-ci sont glissants (voire gluants). De plus, elle ne se trouve jamais au même endroit et souvent là où vous ne voulez pas : sur tribord ou sur bâbord, à l'arrière ou à l'avant.
- Dans le canal de Garonne, à l'entrée de l'écluse montante, il y a quelquefois du courant traversier qui fait soudainement pivoter l'étrave de votre navire vers bâbord. Le bateau se redresse en quelques secondes au fur et à mesure qu'il traverse la zone de courant et finalement, il a dérivé au plus d'un mètre sur la gauche. Ce n'est pas bien méchant mais peut être surprenant surtout si votre vitesse d'approche est trop lente.
- Tentez de prévoir votre plan d'action à l'avance, les jumelles s'avèrent très utiles pour distinguer comment l'écluse se présente dès l'ouverture de ses portes. Chaque écluse est différente et lorsqu'elle est montante, elle peut être impressionnante car vous êtes tout en bas. Une fois dans l'écluse, vous vous retrouvez entre 2 murs et vous ne voyez généralement pas comment se présente le haut de l'écluse. Vous avez en face de vous une porte qui ruisselle, quelquefois c'est une vraie cascade. Vos possibilités de manoeuvres à l'intérieur sont très restreintes et une bonne coordination est essentielle pour un passage sans accroc. Les premiers passages sont donc quelque peu rocambolesques mais, à force, avec un plan d'action bien rodé, tout va beaucoup mieux.
- Restez maître de votre manoeuvre. Les écluses sont le spectacle du canal et attirent de nombreux badauds qui proposent leur aide. Vous pouvez en profiter mais dans tous les cas, restez maître des décisions. Le capitaine, c'est vous ! Il y a des gens qui vous donnent des conseils ou font à leur guise alors qu'ils n'ont jamais mis les pieds sur un bateau et encore moins dans une écluse qui lâche des

dizaines de m<sup>3</sup> par seconde. Ne sachant pas à qui vous avez à faire, donnez des ordres précis, quitte à vous tromper ou à passer pour un rustre. Idéalement, l'équipier, qui est en haut, donne les directives car vous, d'en bas, vous ne voyez pas grand chose quand à la position des bollards (bites d'amarrage).

- Pour les écluses descendantes, la méthode est presque la même. Mais vous arrivez d'en haut, il est donc très facile de s'amarrer. La meilleure solution est que l'équipier soit à bord et que les deux amarres soient en double. Veillez à ce qu'aucune boucle empêche celle-ci de filer à la descente ou quand vous la récupérer. La descente se fait en douceur, il n'y a aucun remou dans l'écluse.
- Placez vos parebattages à différentes hauteurs. Il est conseillé de mettre deux d'entre eux très bas, au ras de la surface. Dans certaines écluses, une fois tout en haut, le niveau de l'eau est si proche du muret que seuls des parebattages très bas peuvent éviter que l'arrête du muret vienne tutoyer votre coque. Pensez-y, si tout à coup, tout l'équipage se trouve sur le bord intérieur de l'écluse. Le bateau gîte, les parebattages remontent de quelques centimètres qui peuvent être suffisants pour faire cogner la coque contre le bord (je parle en connaissance de cause).
- Cela peut paraître évident mais une fois amarré dans l'écluse, passez le point mort. Il y a toutes sortes d'objets flottants qui transitent par les écluses, surtout lorsqu'elles se remplissent. Les hélices n'aiment pas trop les chocs lorsqu'elles tournent.

## 6 Remâtage à Sète

Le port de Sète est à l'opposé de celui de Pauillac. Retour à la civilisation, fini le calme du canal. Le port de Sète est immense : port de commerce, plus grand port de pêche de la côte méditerranéenne française et port de plaisance. Le port de plaisance est réparti dans les différents canaux de la ville et un nouveau port de plaisance se situe à l'entrée (côté mer).

Etudiez attentivement le tirant d'air des ponts dans Sète. Avec le mât sur le pont, on n'y pense plus mais certains d'entre eux sont vraiment bas. Si votre tirant d'air est trop grand, vous devez faire le grand tour dans la ville pour rejoindre le port de plaisance. Si nous avons eu un support en X nous n'aurions pas pu passer au plus cours.

Le port de plaisance est situé tout près de la route empruntée par les énormes bateaux de pêche. En pleine nuit, on est réveillé par leurs vagues. Les plaisanciers sont le cadet de leur souci, beaucoup adoptent une vitesse que nous trouvons inadmissible dans un port.

Malgré tout cela, ce port a du caractère. Il n'est pas commun et à un véritable charme. Il règne dans cette ville une atmosphère spéciale car sa vie est rythmée par la pêche.

Nous y retrouvons des compatriotes de canal, les bretons avec qui nous avons passé de nombreuses écluses jusqu'à Toulouse. On se raconte la fin de nos aventures sur le canal. On a tous vécu mille aventures.

Pour le matage, vous devez prendre rendez-vous. Cela ne pose pas plus de problèmes que le dématage si ce n'est que vous avez à faire à quelques vagues de bateau de pêche. Si vous avez un Sangria surmonté d'un feu de mât, vous avez exactement la taille gênante pour la grue de Sète. Plus petit, le mât passe en dessous. Plus grand, il vient s'appuyer dessus. De la taille du Sangria, c'est ce « fichu » fragile feu de mât qui risque de servir de support. Nous avons dû faire gîter le bateau pour remâter... heureusement que le personnel est compétent.

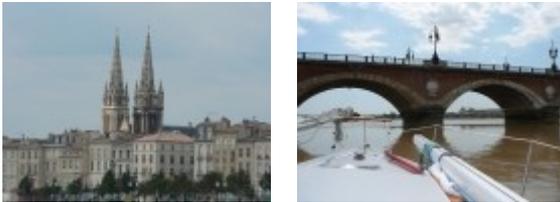
## 7 Journal de bord

Voici les notes prises pendant notre traversée, elles sont illustrées de quelques unes de nos photos. Nous vous invitons à découvrir notre carnet de voyage !

### Lundi 28 juillet : Pauillac – Castets en Dorthe

Départ de Pauillac, nous avançons à bonne allure, la marée nous est favorable.

Découverte de l'architecture bordelaise.



Première écluse devant nous. Impressionnante, très haute. Le passage de cette écluse dépend des horaires de la marée. A l'intérieur, l'éclusier nous tend une perche pour lui faire passer les amarres. On n'a pas vraiment le temps de se poser des questions.



Premier soir sur le canal, arrêt à Castets en Dorthe, après le passage de nos 3 premières écluses. Plus que 153 écluses à franchir ! Cela ne va pas être de tout repos.

### Mardi 29 juillet : Castets en Dorthe – Pont des Sables (Marmande)

Nous découvrons que chaque écluse est unique. C'est la surprise à chaque arrivée. La façon d'aborder une écluse ne peut donc pas se prévoir à l'avance. Il faut s'attendre à tout.

Premier pont canal franchit, celui de l'Avance.

Premiers coucous des piétons ou des cyclistes le long du canal. Tout le monde est chaleureux. Le canal est bordé d'arbres, la nature est belle. Le calme règne. On se sent plus proche de la nature, un petit rien nous enchante.



Nous croisons une gabarre (immense péniche promenade en bois) en sens inverse et malheureusement, elle va faire demi tour et nous allons la retrouver dans une écluse. Nous sommes à l'avant avec devant, l'eau qui ressemble aux « chutes du Niagara » et derrière, un mastodonte qui remplit tout l'arrière de l'écluse. On se sent tout petit.



Arrêt au port du Pont des Sables, à quelques kilomètres de Marmande. Ce port est tenu par une famille charmante. La nuit est à 5 € avec l'accès aux douches en plus, 2 €. Nous voyons des péniches de particulier magnifiques. Tout au long du voyage, nous allons être admiratifs devant des péniches restaurées (certaines avec une pointe de folie) ou modernes.

**Nous laissons le bateau une semaine au Pont des Sables pour aller voir la famille de Stéphanie dans l'Aveyron. Retour en train, le mercredi 6 août.**

Nous avons la fâcheuse surprise de constater que le feu de mât est cassé, le bateau a été déplacé. Il est impossible de savoir s'il a été cassé lors du déplacement (effectué par les gestionnaires de la halte nautique pour laisser de nombreuses places à une péniche de 40 m !) ou si l'un des voisins que notre Clico a dû avoir pendant une semaine, n'a point réussi à éviter notre fragile prééminence lors d'une arrivée ou d'un départ. Ce qui est fort probable. C'est bien le risque sans un support en X. C'est heureusement la seule casse matérielle que nous avons pendant toute la traversée.

#### **Jeudi 7 août : Pont des Sables – Buzet sur Baïse**

Nous décidons de noter quelques informations lorsque les écluses réservent des surprises afin de vous aider à mieux appréhender vos manoeuvres. Tout au long du trajet, nous faisons le choix de nous amarrer côté droit car le mât à gauche ne nous simplifie pas la tâche de ce côté là.

Toutes ces informations sont donc pertinentes pour le sens de la traversée Bordeaux-Sète. Dans l'autre sens, d'autres observations seraient utiles. Si vous disposez de telles informations, vous pouvez nous les envoyer à [info@cotevaroise.com](mailto:info@cotevaroise.com) nous nous ferons

une joie de les intégrer aux prochaines versions de ce guide.

PK 147,5 – La Gaule : échelle devant, rive gauche (à votre droite)

PK 142,8 – Berry : échelle rive droite (à votre gauche) et le bouton vert pour actionner aussi.



Arrêt pour la nuit dans une petite halte nautique juste avant le port de Buzet. Nous ne regrettons pas, c'est plein de charme notamment avec les petites « loupiotes » du restaurant et la famille canard qui vient chercher du pain. 4 € la nuit. On trouve de l'essence à 200 m de la halte sur la route allant au village de Buzet.



*Les PK (points kilométriques) sont présents sur tout le parcours. Sur la carte, les écluses sont identifiés par leur nom mais aussi par leur point kilométrique. Cela permet d'évaluer la distance entre chacune et d'être prêt à manoeuvrer mais également d'évaluer la distance parcourue dans une journée. La signalisation des PK se retrouve sur les très nombreux ponts qui surplombent le canal. On trouve un pont presque tous les kilomètres !*



## **Vendredi 8 août : Buzet sur Baïse – Boé**

Avant le fameux pont canal d'Agen, nous franchissons 4 écluses à la suite. Entre deux, nous nous enlisons pour la première fois alors qu'il y a un bateau qui nous attend dans l'écluse suivante. On utilise le tangon et on fait gîter le bateau.



Passage du pont canal d'Agen, splendide ouvrage d'art, le plus long pont du canal. De chaque côté, les gens peuvent se promener. Retrouvaille avec Jacques (frère de Stéphanie) qui fait la traversée avec nous.



Traversée d'Agen, c'est la première fois que nous traversons une aussi grande ville. Les voitures sont justes à côté de nous. Le port d'Agen est en pleine ville.



Arrêt au port de Boé (juste après Agen). La nuit coûte 2,50 €. Port calme. Un supermarché est à 300 m. Nous faisons le plein de nourriture, de vin de la région et d'essence.

Soirée dans Agen avec Jacques qui nous fait découvrir le vieux Agen avec ses restaurants qui les week-end d'été sortent leur table dans les rues (arrêt de la circulation). Cela a beaucoup de charme.

Nuit dans un vrai lit et douche chaude.

**Samedi 9 août : Boé – Ecluse de Petit Bézy (PK 71,2) entre Valence d'Agen et Moissac**

Achat d'une amarre de 30 m avant de partir.

Journée avec Jacques, accostage sous les arbres pour pique-nique sur le bateau.



De PK 86 à PK 77 : échelle rive droite.

Au port de Valence d'Agen, nous découvrons les décors d'un spectacle qui a lieu début août sur le canal et qui s'intitule « Au fil de l'eau ». Il paraît que c'est grandiose et qu'il ne faut surtout pas le rater. <http://www.aufildeleau.org/>



Nous passons la nuit au ponton de l'écluse de petit Bézy. Nous sommes arrivés trop tard pour la traverser. Nous avons une route, heureusement de campagne, et une voie de chemin de fer à côté. Nous avons connu plus romantique. Première nuit où nous nous enfermons de l'intérieur. C'est isolé mais on ne sait jamais car on nous voit de la route. On joue la prudence.

### **Dimanche 10 août : Ecluse de Petit Bézy (PK 71,2) – Après PK 41 entre Montauban et Toulouse**

19 écluses passées dans la journée. On va bien dormir.

PK 71,2 et PK 67 : échelle rive droite

Arrivée à Moissac, nous passons un « pont tournant » et nous attendons au port qu'un bateau en sens inverse passe les 3 écluses consécutives à la sortie de Moissac. C'est une jolie petite ville avec un port agréable.



Les 3 écluses PK 63,5 / 63 / 62,5 sont mécaniques, c'est à dire actionnées par un

éclusier. Toutes les écluses mécaniques du canal de la Garonne devraient être automatisées en 2009.

PK 59,5 – Verriès : un supermarché avec station essence longe le canal.  
PK 59 : échelle rive droite

Traversée de Castelsarrasin, le port verdoyant et fleuri nous fait un bon effet. Nous avons chaud, l'ombre se fait rare depuis Agen. Chapeau et crème ne suffisent pas.

PK 47 : échelle rive droite

Avant Montech, il y a 5 écluses à passer (de PK 45 à PK43). Attention, il y a un bon courant traversier devant l'écluse, il peut vous déporter. Possibilité d'emprunter les escaliers situés devant l'écluse. Les échelles ne sont pas toujours présentes rive gauche. L'avantage lorsqu'il y a plusieurs écluses qui se suivent, c'est qu'il y a un équipier qui peut se rendre à l'écluse d'après à pied. Les écluses sont plus petites. Les bollards ne sont pas très nombreux pour s'amarrer.

PK 41 : échelle rive droite. Bon escalier rive gauche. Grande écluse.

Après PK 41 – Lavache, il y a une portion moins profonde.

Arrêt pour la nuit en forêt, à la belle étoile sur Clico. Première utilisation des piquets pour s'amarrer. La vie est belle !



### **Lundi 11 août : Entre PK 41 et PK 22,5 – Port de Ramonville (après Toulouse)**

Nous rencontrons une famille bretonne qui descend son voilier en Méditerranée. Nous allons passer la journée à franchir toutes les écluses ensemble et ils vont nous donner un coup de main. A chaque nouvelle écluse et à la pause déjeuner, on en apprend un peu plus sur chacun. Ils nous disent qu'au fur et à mesure de leurs aventures, ils ont des équipiers qui changent à leur bord. A ce moment là, ils sont six et nous demandent si les manoeuvres ne sont pas trop dures à deux. Et là, on se dit sans se vanter qu'on ne s'en sort pas trop mal. Ce sont des gens charmants, le skipper a construit lui même son bateau avec un ami. Respect.



De PK 13,3 à PK 6,5, il est préférable de prendre les escaliers devant les portes des écluses.

PK 4 – Bayard : dernière écluse avant l'entrée dans le canal du Midi.

Nous sommes dans une zone industrielle de Toulouse. Elle est laide comme une zone industrielle mais je suis admirative devant de nombreux tags.



Arrivée dans Toulouse, nous passons les ponts jumeaux. Attention l'angle est droit et il faut prendre le pont de gauche pour continuer sur le canal.



La circulation est dense, il y a beaucoup de bruits, on n'est plus habitué.

PK 1 – Béarnais : 1ère écluse du canal du Midi

PK 2 : 4 ou 5 m de haut, escalier pas pratique. Attention à la boue en montant à l'échelle.

PK 3,8 devant la gare Matabiau de Toulouse : 6 m de haut, escalier ou échelle très haute au milieu. La hauteur est impressionnante mais la montée se fait tout en douceur. L'écluse est moderne, l'eau arrive sur le côté, il y a très peu de remous.



Depuis notre arrivée sur Toulouse, on croise de très nombreuses péniches de toutes sortes : restaurant, bateau spectacle, spa... Malheureusement, on est aussi entouré de nombreux déchets notamment aux environs de la gare. C'est la première fois que nous voyons la beauté du canal gâchée par autant d'immondices.

Passage devant le port Saint Sauveur qui se situe en ville et arrêt au port de Ramonville, plus calme. Soirée cool + dodo chez des amis toulousains.

### **Mardi 12 août : relâche**

Nous profitons d'avoir une voiture pour faire le plein d'essence et pour acheter une bâche pour se protéger du soleil.

Après-midi sous la pluie, repos dans le bateau.

Achat dans un magasin d'accastillage.

### **Mercredi 13 août : Port de Ramonville – Port Lauragais (avant Castelnaudary)**

A partir de là, toutes les écluses jusqu'à l'étang de Thau sont mécaniques et ovales.



PK 15,7 – Castanet : 1ère écluse ovale avec une entrée plus resserrée avec des murs droits. C'est une écluse haute mais il y a des marches avant les portes.

PK 17,4 – Vic : écluse entièrement ovale. Pour le voilier cette forme ne dérange pas. En revanche, l'échelle se trouve dans un grand creu qui n'est pas du tout pratique. Heureusement, l'éclusier sympa prend les amarres.

PK 33,3 et PK 37,5 : attention fort débit

PK 38,9 : halte nautique

PK 43 / 45,9 / 47,5 : échelle devant



Arrêt à Port Lauragais : complexe appartenant à l'ASF (Autoroute du Sud de la France). La responsable est sympa, elle nous explique l'histoire du port. Il y a un restaurant. Le cadre est agréable, c'est calme. Le stationnement est de 6,50 € + eau et électricité 3,25 € pour un bateau de 7,60 m. On y croise une grande péniche hôtel-restaurant qui propose des croisières.

#### **Jeudi 14 août : Port Lauragais – Au milieu des étoiles entre PK 59,7 et PK 60,9**

PK 51,6 : dernière écluse montante. L'éclusier nous explique pourquoi les écluses sont ovales. Comme les voûtes des églises, l'ovale était la solution pour empêcher l'effondrement de l'écluse.



Passage du seuil de Naurouze, c'est le point culminant du canal.

PK56,6 - La Méditerranée : 1ère écluse descendante, c'est super cool !!

PK 57,5 : écluse double. Toujours aussi tranquille, plus de souci d'échelles ou de marches.

Pause chez la marraine de Stéphanie à Castelnaudary.

PK 58,7 : écluse triple

PK 59,7 : dernière écluse de la journée, arrêt pour la nuit.

#### **Vendredi 15 août : Avant PK 60,9 – Carcassonne**

Le paysage est plus vallonné.

Traversée d'un bassin au coeur de Castelnaudary.

PK 65,5 : Quadruple écluse de Saint Roch. L'éclusier gère le passage des écluses d'une tourelle pour avoir une bonne vision sur tout. C'est un superbe ouvrage. Dans le sens de la montée, nous vous conseillons de débarquer avant car il n'y a pas d'échelle à l'intérieur.



PK 67 : écluse double

PK 68,7 : écluse triple

De PK 69,1 à PK 80,2 : beaucoup de virages

PK 98,2 : écluse double

Les 2 écluses (PK 98,2 / 98,5), avant l'arrivée à Carcassonne, nous amènent à « Versailles ». La pente avec ses bassins et une vue dégagée sur un paysage magnifique nous enchantent. On entend aussi nos premières cigales, c'est le début du retour au pays.



PK 100 : originalité de l'écluse, elle cache un pont.

Soirée à Carcassonne, visite de la Cité. Incontournable !! Le port est à une demi heure à pied de la Cité. 8 € pour la nuit. Poste à essence à 100 m et supermarché à 300 m dans une rue marchande.



### **Samedi 16 août : Carcassonne – Avant La Redorte (entre PK 131,6 et 133,4)**

Avant le départ, nous voyons une péniche luxueuse au port. C'est certainement une des plus belles que nous avons vu sur le trajet.

PK 105,2 : écluse en ville, devant la gare de Carcassonne.

Entre PK 105,2 et PK 107,9 , nous profitons à plusieurs reprises d'une vue exceptionnelle sur la Cité.

PK 109 : écluse double. Nous sommes à 100 m au-dessus du niveau de la mer.

PK 113,3 : nous voyons les premiers palmiers.

Passage au port de Trèbes, agréable village. Nous passons une écluse triple où il y a beaucoup d'agitations. Des mariés se font prendre en photos devant les écluses. C'est une scène pittoresque.



Changement au niveau du paysage du canal : les montagnes sont plus hautes, des collines bordent le canal, apparition de cyprès.

PK 127,2 : le niveau d'eau de l'écluse est élevé. Nous avons abîmé notre coque avant la descendante, il nous aurait fallu au moins un parbattage plus bas.

PK 130,3 : écluse triple.

PK 131,6 : écluse double. Pas d'échelle devant pour ceux du côté gauche montant.

Nuit avant la Redorte, entre PK 131,6 et PK 133,4 : nous nous amarrons quelques mètres après une halte nautique improvisée. De nombreuses péniches s'y sont réunies, l'ambiance a l'air conviviale, les apéros coulent à flot.



## Dimanche 17 août : Avant La Redorte – Avant Poilhes

PK 133,4 : cette écluse double est originale. Un sculpteur y expose ses oeuvres pour le moins fantasque. Certaines maisons d'écluses valent le coup d'oeil, ce sont parfois de vrais petits paradis au milieu de la campagne.



PK 136,3 : écluse double.

Port de La Redorte.

PK 142,7 : attention, il vaut mieux descendre au ponton pour ceux qui montent. Il n'y a pas d'échelle dans l'écluse ni de margelle à l'entrée. C'est un conseil valable pour plusieurs écluses dans l'Aude.

Attention également au trafic qui est de plus en plus dense.



Port de Homps : village sympathique, à la fois moderne et ancien. Les cafés et les restaurants sont nombreux.

PK 147 et 149,7 : écluses doubles.

PK 152,3 : nous sommes en compagnie de « gros bofs », ils pensent plus à faire les beaux qu'à leur manoeuvre. Ils rentrent vite, ils laissent la marche avant alors qu'ils sont déjà amarrés et en plus ils touchent les portes de l'écluse en sortant. Et nous, on croise les doigts.

De PK 125,3 à PK 208,4 : tranche de 56 km sans écluses. On va être peinard et enfin pouvoir un peu chacun vaquer à ses occupations. On décide de faire des tranches d'une heure à la barre.

Port Le Somail : village verdoyant, plein de charme. Village d'antan avec ses peintres, ses cafés et ses restaurants au bord du canal. Le temps semble s'y être arrêté.



Passage de l'embranchement pour aller jusqu'à Port La Nouvelle par le canal de la Robine.

Région de plus en plus touristique : les cafés et les loueurs de péniches sont beaucoup plus nombreux dans les villages, les haltes nautiques sont plus fréquentes.

La campagne autour de nous est constituée de nombreuses vignes.



Port de Capestang.



Entre Capestang et Poilhes, nous croisons la halte de Guéry qui n'est pas mentionnée sur la carte.

Arrêt avant le village de Poilhes pour la nuit. Nous profitons d'une très belle vue dégagée sur les vignes, collines et montagnes. C'est notre dernière nuit en pleine campagne avec les étoiles.

## Lundi 18 août : Avant Poilhes – Agde

Réveil brutal avec une péniche qui passe très vite sans nous calculer. On est « véner »!!

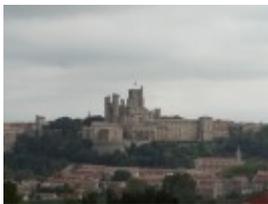
Port de Poilhes.

Passage du tunnel de Malpas, autre originalité du canal. Il n'y a pas de feu de circulation mais la visibilité est bonne. La profondeur dans le tunnel est d'environ 1,8 m.



Port de Colombiers : joli village en pierre, port avec supérette et restaurant.

L'arrivée vers Béziers est une surprise. Nous sommes face à un chef d'oeuvre, les 9 écluses de Fonserannes dont 8 à passer. Paul Riquet a imaginé un immense ouvrage d'art. Le dénivelé est de 25 m. Nous nous amarrons en haut de la colline car nous arrivons trop tard pour la descente qui se fera vers 13h30. Cela nous permet de profiter du point de vue sur la ville de Béziers et d'aller voir de plus près cette curiosité. Les touristes sont nombreux. La hauteur des écluses est impressionnante. Nous amorçons notre descente en compagnie de deux péniches et trois bateaux. Nous sommes très vigilants.



Les écluses suivantes PK 208 et 208,4 sont hautes, étroites et longues. Nous avons quelques frayeurs car nous sommes très très prêts de la péniche de devant.

Entre PK 208,4 et 213,8, on passe en dessous d'un pont mobile avec feu, coulissant de bas en haut.



Port de Villeneuve : rencontre avec une amie et son fils. Nous faisons un plein d'eau.

Port de Portiragnes.

Passage devant le parc d'attraction de Vias où les loueurs de petits bateaux sont nombreux. Il faut faire attention aux touristes qui font des ronds dans l'eau partout et qui vivent en se croyant tout seul.

Arrivée à Agde. Il est trop tard pour passer l'écluse. Nous passons la nuit au port de Agde qui n'est pas très beau. Il y a beaucoup de « vieilles carcasses » de bateau.

### Mardi 19 août : Agde – Sète

Dernier jour dans le canal. Clico va bientôt goûter l'eau de la Méditerranée. Cela fait bizarre de penser que l'on va retrouver de grands espaces, le canal va nous manquer. Cela restera une expérience inoubliable.

L'écluse de Agde a la particularité d'être ronde, c'est la plus ancienne au monde. Elle a cette forme car elle dessert trois niveaux d'eau différents, celui venant de Béziers et ceux allant vers Sète et Agde. En vérité, elle n'a de ronde aujourd'hui que son nom, elle est plutôt ovale. Des travaux ont été effectués pour laisser entrer des grosses péniches. C'est tout de même une curiosité ! Notre passage de l'écluse se fait avec 8 bateaux.



Sur notre route, nous faisons un court passage par la rivière Hérault pour retrouver le canal.

PK 235,5 : notre dernière écluse avant le port des Onglous et l'étang de Thau. C'est la dernière fois que j'écris PK. Que de souvenirs liés à eux. Ils nous ont accompagnés tout au long de notre voyage. Un peu de nostalgie s'installe.

Mais très vite, il faut se réveiller, retrouver nos habitudes de marins, ressortir les cartes.



Entrée sur l'étang de Thau, changement d'ambiance :

- L'eau salée et les vagues sont de retour, fermez les écoutilles !
- Le côté plan plan, c'est terminé ! Il faut ranger à nouveau le bateau pour éviter les chutes d'objets. La table à carte reprend sa fonction première.
- Des dangers sont à éviter, de nombreux filets et parcs à huîtres y sont posés.

Du port des Onglous à l'entrée de Sète, la traversée dure deux heures.



Arrivée à Sète ou plutôt « la Venise méditerranéenne », il y a un nombre de ponts impressionnant. Deux voies s'offrent à nous pour rejoindre le port de plaisance, nous choisissons la voie centrale, celle qui passe au coeur de la ville. Nous allons bientôt le regretter ! Nous n'avons pas d'informations sur le nombre de ponts à passer et surtout leur hauteur. Plus on avance, plus on a chaud, les ponts sont très bas. A un moment, on pense faire demi tour puis nous prenons le risque de franchir un pont où l'on est obligé de se coucher sur le bateau pour passer. Ouf ca passe!. Notre arrivée au port de Sète se fait dans un grand soulagement.



Le port de Sète se consacre à la pêche et au commerce, la partie plaisance est infime et mal située à l'entrée du port. Les remous y sont nombreux, les gros bateaux de pêche passent devant sans ralentir ou presque. Cela fait bizarre surtout vers 4h du matin. On a la sensation que les plaisanciers ne sont pas forcément les bienvenus. En revanche, il faut absolument voir cette ville, son charme désuet, son ambiance, ses joutes, ses spécialités culinaires, elle est unique dans son genre.

### **Samedi 20 août : Sète**

Nous sommes à Sète pendant les fêtes de la Saint-Louis où des tournois de joutes nautiques ont lieu pendant plusieurs jours. C'est une tradition qui existe depuis la création de la ville en 1666. Malheureusement, nous n'allons pas beaucoup en profiter, nous sommes pris par les préparatifs du remâtage. Une de nos préoccupations est de changer

le feu de mât cassé sur le canal. Pas de feu de mât adapté à Sète, nous devons aller au Cap d'Agde. Toute une aventure : à pied jusqu'à la gare de Sète, train jusqu'à Agde, bus jusqu'au Cap. Passage éclair ! De retour au bateau, nous nous atelons à changer ce feu, ce n'est pas si simple. C'est complexe, nous n'avons pas tous les bons outils et le temps passe très vite. Heureusement, nous faisons l'expérience de la grande solidarité entre voileux. Naturellement, différentes personnes viennent proposer leur aide, leur matériel, ça fait chaud au coeur ! On bavarde, on rigole et on boit un coup pour finir.

### **Dimanche 21 août : Sète**

C'est le grand jour, nous avons pris rendez-vous pour le rematâge. La grue nous attend !

Malgré les dimensions du mât du sangria, précisément gênantes pour la taille de la grue du port, l'opération se déroule correctement. Nous sommes enfin prêt à reprendre la mer !



## 8 Conclusion

Rejoindre la Méditerranée avec un petit voilier en empruntant le canal des deux mers est une expérience unique et relativement enrichissante qui ne comporte pas de grosses difficultés. Le nombre important d'écluses à passer peut faire peur à première vue mais finalement, l'épreuve est loin d'être insurmontable. Naviguer dans les terres est à la fois surprenant et agréable. Vous visitez le sud de la France en trimbalant votre petite maison flottante mais contrairement à la caravane ou au camping car, vous vous arrêtez dans les meilleurs endroits : au bord de l'eau et au calme. Passé le stress des premières écluses, le coup de main se prend donc assez bien et vous y gagnez en prime une grande maîtrise de votre canot pour les manoeuvres d'accostage dans les ports.

## 9 Remerciements

Cette traversée n'aurait pas été si agréable sans l'aide précieuse de nos amis que nous avons rencontrés tout au long du chemin. Nous tenons à remercier, par ordre d'apparition :

- Jacques, pour nous avoir hébergé et conseillé le vin en cubis à Agen,
- Les ouvriers de l'agence de location de bateau qui nous ont offert gracieusement de gros parre-battage indispensables,
- Les marins bretons qui ont eu la gentillesse de passer devant nous aux écluses,
- Sophie et Max pour leur accueil et ce barbecue mémorable à Toulouse,
- Annie, Patrick et toute la famille pour leur gentillesse et leur bonne humeur,
- Sarah et Léo qui sont venus nous distraire à Béziers.

Une mention spéciale pour Paul Riquet (le concepteur du canal) et sa détermination sans laquelle rien de tout cela n'aurait été possible ainsi qu'à la VNF qui réalise un travail d'entretien trop méconnu.

Enfin, une pensée émue pour Laurent Pilon, l'ancien propriétaire de notre cher voilier, qui l'a tant restauré et qui a eu tant de mal à nous le céder. « Ne t'inquiète pas Laurent, nous aussi nous l'aimons ».