



Périple Normandie – Picardie 2023



Depuis l'achat d'Amarante en 2015, le projet attendait que le bateau soit solarisé. Grâce à l'expérience de CHP (Merci Bruno Cornelis et Guy Doudement pour l'essai concluant réalisé 2 ans auparavant avec batteries et Moteur d'Eolios), et de la récupération de panneaux solaires sur Ampère Penard (Merci à Olivier Boegner) j'ai pu alterner la propulsion sur les voies intérieures entre moteur électrique et moteur thermique, malheureusement bruyant mais peu gourmand.

Le périple consiste à descendre la Seine, au départ de Rouen, puis à la voile jusqu'à Saint Valery sur Somme, et ensuite par les voies navigables intérieures Somme Canalisée, Canal du Nord, de l'Oise et retour par la Seine. Un périple de 661 km, avec 41 écluses. Un parcours déjà effectué par 2 bateaux électrosolaires de CHP en 2010, avec en plus la partie maritime à la voile.



Descente de la Seine : le Dimanche 16 avril 2023

Départ 7h, au petit jour, par temps de brouillard. La marée haute à Rouen est un peu plus tard, mais petit coefficient. Le brouillard ne se lèvera qu'à Quevillon, heureusement sans croiser de péniches. Les batteries étaient rechargées à bloc à 54 Volts au ponton. Malheureusement, la radio VHF n'affiche pas les canaux, donc impossible de se placer sur le canal 73.

Arrivée à Honfleur après alternance électrique et thermique, seulement 1 nourriture consommée, au bout de 11 heures de navigation. Cette méthode permet aux batteries de se régénérer avec les 720W de panneaux solaires. Pas le temps de trainer à 8 km/h, j'envoie au moins 1500W pour avancer. Heureusement qu'en plus je n'ai pas le vent de face. A l'arrivée, il ne reste que 44V, mais je peux

manoeuvrer dans l'écluse et entrer dans le port d'Honfleur au moteur électrique, ce qui interpelle les badaux.

Lundi 17 avril : Honfleur – le Havre

Super beau temps, les batteries rechargées durant la nuit m'emmènent jusqu'au port du Havre. Malheureusement, le fort courant et la visibilité limitée par le roof me font heurter une bouée métallique rouge à 13 km/h, qui nécessitera une réparation le lendemain, par chance au dessus de la ligne de flottaison : 1ère couche de fibre enlevée, mastic époxy intérieur et extérieur permettent de stopper les entrées d'eau. Une nouvelle VHF portable est achetée chez AD.

Le Havre – Etretat – Le Havre, jeudi 20 avril

André Stumpf me rejoint la veille et dort à bord. Départ à 07h pour anticiper la marée montante, mais jusqu'à Antifer le courant n'a pas beaucoup d'effet. Par contre le vent forcé et lève des vagues qui finissent par dépasser les 2 mètres (on ne voit plus l'horizon dans les creux). Génois réduit, et GV sous 2 ris, le bateau tient la mer, mais une ouverture non colmatée sur l'un des caissons (pour laisser passer la commande du volant) laisse entrer de l'eau sous forte gîte, et oblige à écoper dans le carré : angoissant. En voulant réduire encore le génois, nous nous apercevons qu'un boulon est dévissé sur l'enrouleur, et décidons d'affaler le génois. Avec ces 2 avaries et la mer qui grossit, il est sage de rentrer, mais pour revenir sur Antifer, nous sommes au début à 3 km/h contre le courant. Il était annoncé un vent de Force 5, nous l'avons étalé de 07h à 16h : épuisant. La pointe d'Etretat est délicate par vent d'Est. Sur le retour, le vent mollit, nous apercevons un groupe de foilers qui filent au dessus des vagues avec aisance devant Sainte Adresse.

Le Vendredi 21 avril est consacré à la récupération, recharge des batteries et aux réparations

Il apparaît que l'étau avant et la drisse de génois s'étaient enroulés en haut de mât, rendant impossible le fonctionnement normal de l'enrouleur. En huilant bien le roulement de tête, ça va beaucoup mieux. Le boulon ne tenait que le tambour d'enrouleur, il suffisait de le soulever un peu pour le replacer ! J'ai remis une grosse goupille, ça c'est du solide. L'ouverture des caissons a été bouchée au silicone, le joint repositionné.

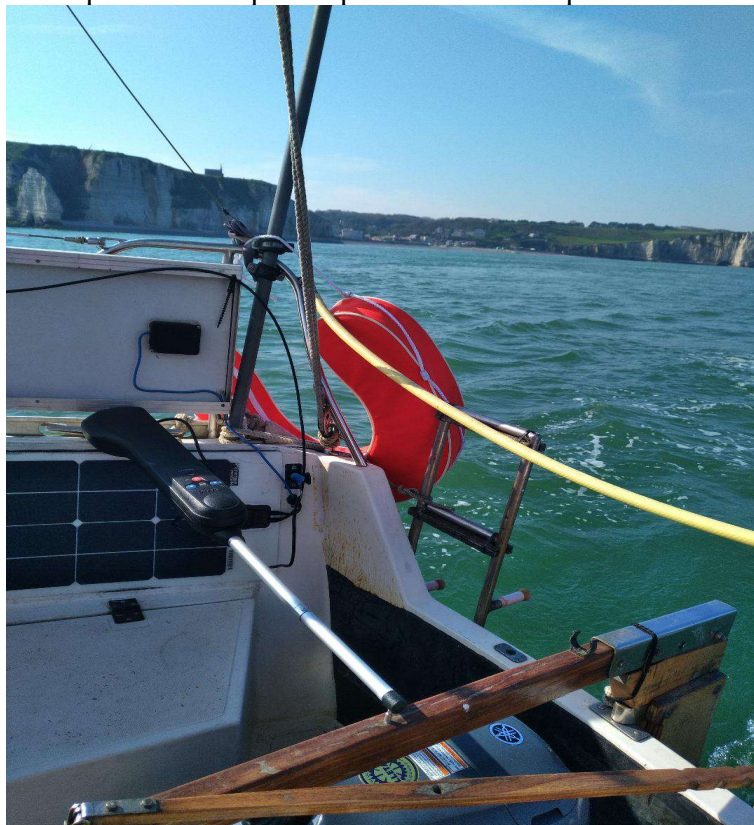
Samedi 22 avril : Le Havre – Fécamp, mais tout seul



Photo de la digue d'antifer et des réservoirs de pétrole.

Départ 7h, arrivée 17h, mer calme, mais étant seul je n'envoie pas les voiles.

Propulsion alternée électrique / Thermique. Expérimentation du pilote automatique.



Pilotage précis, qui me libère de la tenue de la barre en permanence !

Un accessoire très utile en solo sous voiles, remplaçant le gros élastique évitant les embardées.

Jeudi 27 avril : Fécamp – Dieppe

Marée favorable en journée, vent Sud-Est, peu de vagues, mais temps frais.

Les 3 jours de Break ont totalement rechargé les batteries au solaire.

Dieppe – St Valery sur Somme le Vendredi 28 avril

Olivier Boegner me rejoint vers 10 heures. Belle navigation sous voiles par Force 4, un bord direct par vent de sud. Nous réduisons à 2 ris et 2 tours de génois pour supporter les risées annoncées à force 5. L'assistance du moteur électrique à 500W en complément des voiles nous permet d'atteindre 13 km/h, sans bruit supplémentaire. Beaucoup de filets et casiers sur le chemin, quelques bateaux sont sortis.

L'abord de la baie de Somme impose d'arriver à marée haute, et de bien lire le balisage des chenaux. Nous apercevons 2 phoques qui nagent près du bateau, puis une dizaine qui se repose sur le sable.

Une pluie fine arrive au moment où nous nous amarrons vers 18h. Tarif 11€ par nuit, hors saison.

Je lance le moteur thermique pour être sûr de bien manoeuvrer dans le port, car les batteries sont à 44V et ne permettent plus de puissance au delà de 500W.

Le 29 avril, avec l'aide de ma sœur et de mon beau-frère, nous abaissons le mât. La bôme est érigée en mât de misaine, et sert de Chèvre pour la corde d'étai. Le mât reposera sur le portique arrière, et une batte de bois à l'avant.

Le canal de la Somme, une croisière fluviale dans le patrimoine du nord de la France

Long de 245 kilomètres, la Somme est un fleuve dont les nouveaux aménagements et services sont pensés pour un usage touristique.

Olivier Tourchon Publié le 07-01-2022, complété JPdH

La Somme prend sa source à Fonsomme dans l'Aisne pour se jeter dans la [Manche](#), à Saint-Valery-sur-Somme.

La Somme traverse la Picardie

C'est en 1824 que le canal de la Somme, qui serpente de Saint-Simon (Somme) jusqu'à la mer, est créé. D'abord voie de transport vers et depuis la capitale, le canal est progressivement remplacé, au cours du XXe siècle par les transports routiers et ferroviaires.

Presque abandonné par son gestionnaire historique, les [Voies Navigables de France](#) (VNF), le canal a été repris dans sa partie en aval de Péronne par le département de la Somme en 2006. Très propre, pas de déchets sur les berges, mais un envahissement progressif par les algues comme sur les canaux bretons et à Toulouse. Cette masse végétale sert d'engrais ou de matière première pour un futur méthaniseur. Les études pour résoudre ce problème n'aboutissent pas pour l'instant, et nécessitent un désherbage mécanique fastidieux.

Le « canal du midi du nord de la France »

Joël explique : "On fait très souvent une comparaison à propos de la Somme en disant que c'est le canal du midi du nord. J'ajoute que c'est aussi plus clair, dans le canal de la Somme on voit le fond !" Creusé dans le lit historique du [fleuve](#) Somme, le canal est l'un des seuls en France à se jeter directement dans la mer.

Les habitants du département ont toujours eu un rapport proche avec le [fleuve](#). En effet, ce ne sont pas moins de 70 % des habitants de la Somme qui demeurent à moins de 5 kilomètres du cours d'eau.

"Le fleuve s'est retrouvé, pour des raisons à la fois administratives et économiques, coupé en trois tronçons. La partie maritime après Saint-Valery-sur-Somme, le canal à proprement parler sur 120 kilomètres entre Peronne et Saint-Valery et le fleuve Somme, entre Fonsomme et Peronne, qui est totalement abandonné par VNF depuis 2002."

Pour le bicentenaire de la voie, en 2027, l'[association](#) caresse l'espoir que la partie restante, en amont d'Offoy, soit reprise par le département pour offrir une voie navigable complète, service compris. Il s'agirait alors de raccorder de nouveau, par le bief partant de Saint-Simon à Offoy, le canal de Saint-Quentin au Canal de la Somme.

Attention à bien suivre les noms

Depuis Offoy jusqu'à Péronne, la Somme mêle ses eaux à celles du canal du Nord. Arrivées à Péronne, les eaux se séparent de nouveau et la branche canal de la Somme entre dans le domaine départemental, juste au passage de l'écluse de Sormont

La descente du canal de la Somme ne présente aucune difficulté particulière. Un petit peu de préparation est nécessaire pour aviser le Poste Central d'Exploitation (06 74 83 60 69) de son intention d'utiliser la [voie d'eau](#).

L'application « Somme en poche » permet également de planifier le passage de chaque écluse, et indique automatiquement des temps de parcours à la journée.

Quatre éclusiers, différents selon les tronçons, m'ont précédé en voiture pour lever les ponts et manoeuvrer les écluses, toutes mécanisées : *royal* !

En été, les éclusages se font du 9 h à 12 h 30 puis de 13 h 30 à 18 h, tous les jours de la semaine (jours fériés compris).

La navigation demeure ouverte en permanence au sein des biefs, quelle que soit la saison. Le canal de la Somme ne connaît pas de chômage planifié.

La [vitesse](#) est limitée à 6 kilomètres par heure sur l'ensemble du canal. Nous, vu notre faible tonnage, nous faisons peu de vagues : Nous avons été autorisés à naviguer à 9 km/h, ce qui permet aux éclusiers de raccourcir leurs journées.

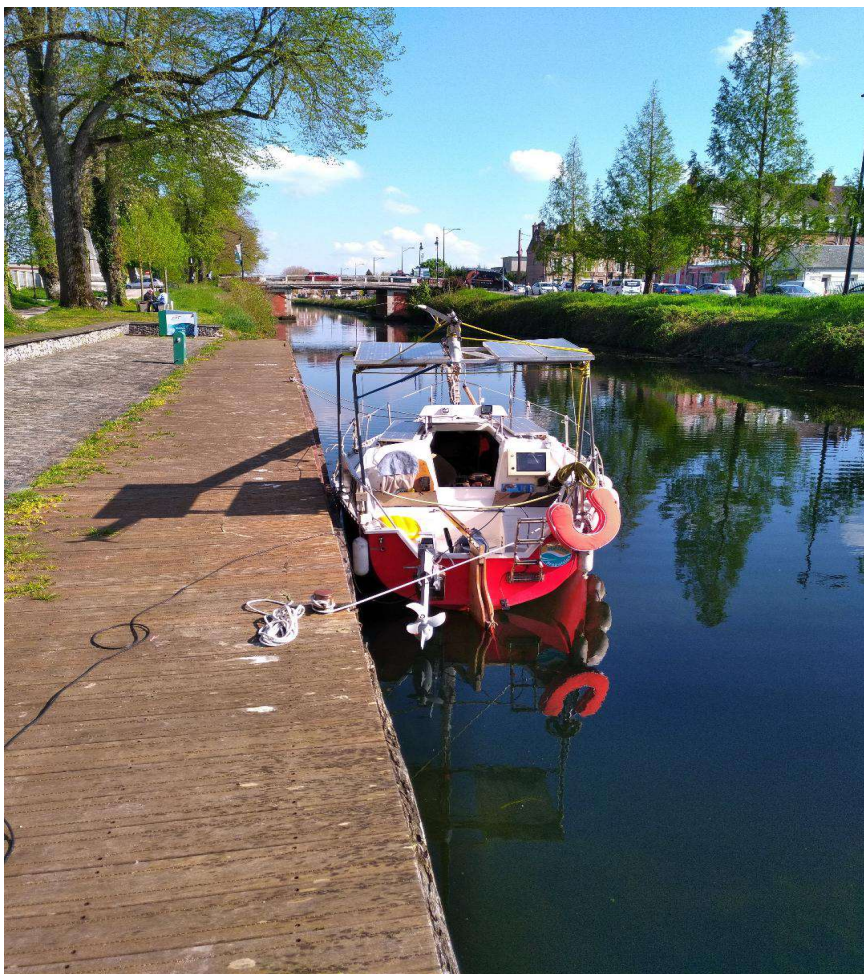
Le 2 mai, passage de la première écluse avec la marée. Jean-Noël m'a rejoint à bord.



L'écluse de Saint-Valery-sur-Somme est soumise aux conditions de marée. Les agents sont à leur poste 2 h 30 avant la pleine mer pour des passages qui ne peuvent s'effectuer qu'une heure à une demi-heure (selon les coefficients) avant cette pleine mer.

Une série de ponts tournants nous amènera à Abbeville. Nuit sans chauffage, faute d'arriver à payer

par Smartphone. La fin de nuit par 10°C nous fait apprécier le café du matin.



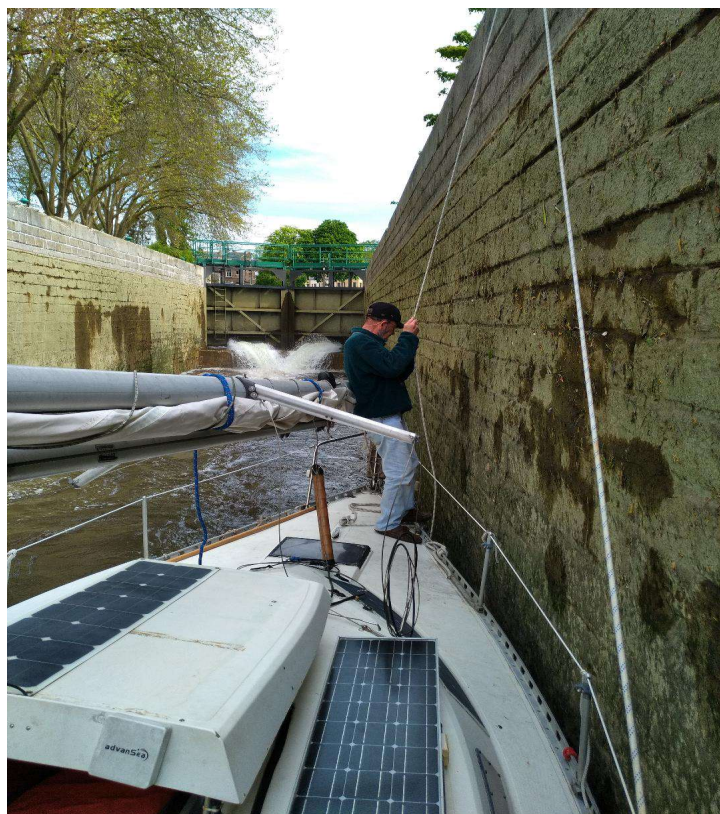
3 mai : d'Abbeville (PK 141) à Samara. Temps frais le matin, nous sommes en T-shirt l'après-midi. Le courant de la Somme et le manque de recharge électrique va nous imposer le moteur thermique.

A l'aval de l'écluse de Picquigny, un très fort courant traversier nous fait dévier de notre route, sans faire une « boussole ». Toujours dans la zone entre Long et Picquigny, les virages ont tendance à fortement s'envaser. Le chenal est clairement matérialisé, nous nous écartons pour avoir nos 80 cm de tirant d'eau grâce à la quille relevable.

Navette de voitures pour aller rechercher la voiture à St Valery S/S le soir. A notre retour, une pénichette s'est amarrée devant nous. C'est le premier bateau que nous croisons.

Nuitée au ponton, monnayeur à pièces nous permettra de recharger les batteries et d'avoir un peu de chauffage. Nuit de pleine lune, les crapauds croassent.

4 mai : de Samara à Amiens. Nous goûtons à nouveau au plaisir d'avancer sans bruit, à l'électrosolaire. L'écluse de La Caroline, à Amiens, est la plus profonde du canal (4.20 mètres), il faut prévoir la longueur d'amarre nécessaire (une dizaine de mètres dans l'idéal).

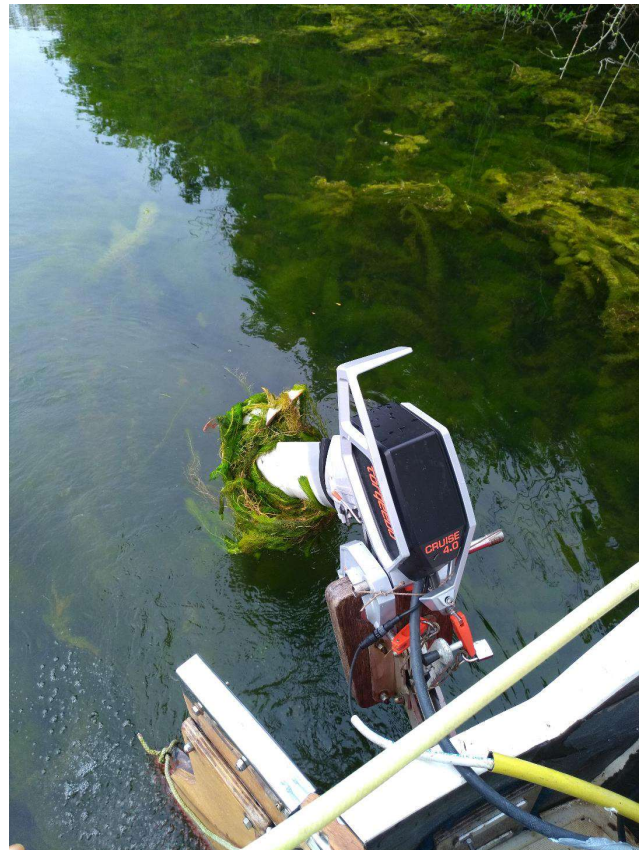
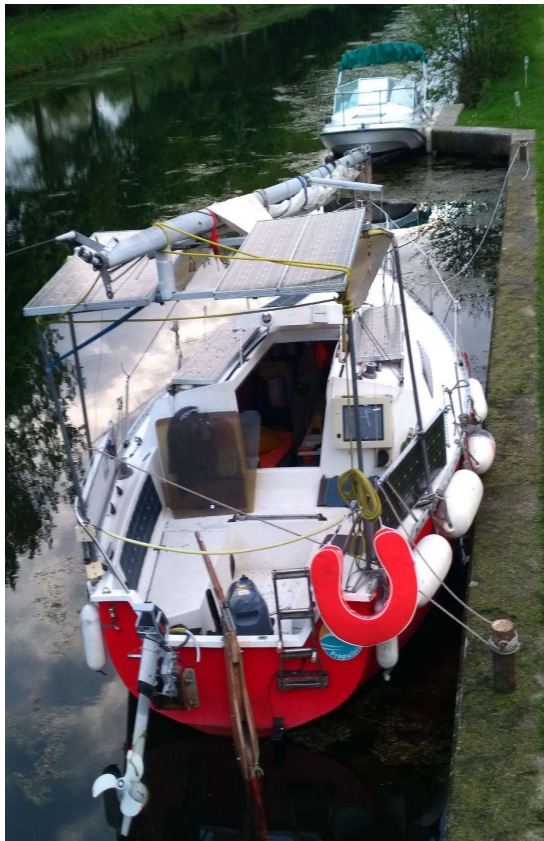


Nous stationnons devant le club d'aviron, les hortillonnages, au bas de la rue qui mène à la gare, et reprenons la voiture de Jean-Noël pour aller rechercher la C3 restée à Samara. Mais la nuit devant l'English Pub va être bruyante, 3 jeunes montent sur mon bateau en pleine nuit, pour déconner... ou voler ce qui traîne. Obligé de les chasser en pleine nuit.

5 mai : d'Amiens PK 94 à Bray sur Somme, PK 53 (devant écluse de Froissy).

Halte le midi à Corbie, le temps de laisser passer l'orage. La petite bâche protège la descente, accrochée au portique, et limite la pluie en conduisant le bateau, sans trop occulter les panneaux solaires du cockpit.

N'ayant pu recharger qu'une seule batterie à midi, l'utilisation redescend la tension à 46 volts en quelques minutes : la recharge DOIT être équilibrée entre les 2 batteries.



La nuitée devant l'écluse est magique : chant des oiseaux, coq à 6h30, pleine lune, brume du matin devant des cabanons. Et un silence !

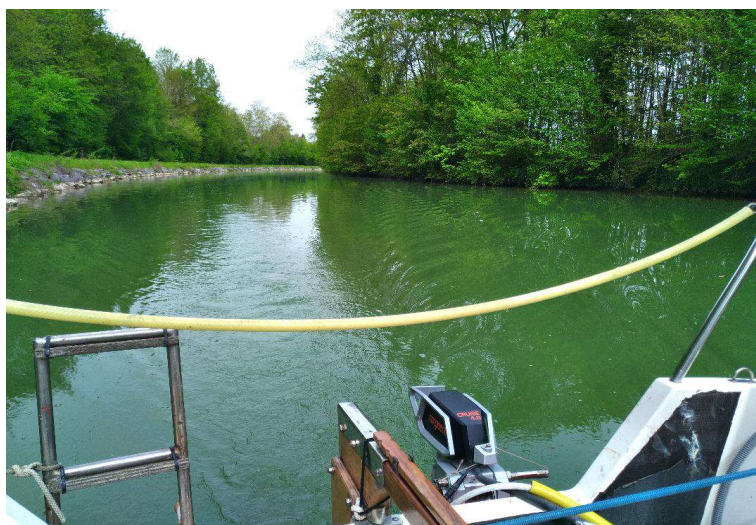
6 mai : de Bray sur Somme à Péronne

L'éclusier arrive à 09h juste, ce qui nous permettra de passer la dernière écluse (Sormont) avant midi.

Très nombreux pêcheurs, plein de cabanons le long de la rivière canalisée.

Gros problème : le canal étant peu profond, l'été dernier ayant été très chaud, et le peu de péniches remuant le fond ont fait proliférer les algues myriophiles : obligé de faire des marches arrières dès que la vitesse baisse, pour me libérer du paquet d'algues sur la quille, les moteurs et le safran. Mais, par chance, le refroidissement ne se bloque pas. **Myriophyllum aquaticum (Haloragaceae)**

Je profite des derniers instants sur la Somme pour avancer avec juste 400W, et j'avance à ... 5 km/h !



Une partie du parcours jusqu'à Péronne se fait après avoir rejoint le canal du Nord. On constate tout de suite le changement de gabarit, les algues disparaissent (plus profond) et je croise 2 péniches, qui ralentissent pour me doubler. Le gabarit peut atteindre 90 mètres de long, et ici la vitesse autorisée est de 10 km/h. Altitude atteinte = 47 mètres ! Nous sommes à mi-parcours.

CANAL DU NORD : plus fréquenté. Vigilance sur VHF, encore 3 écluses à monter, et ensuite ça descend jusqu'à Rouen.

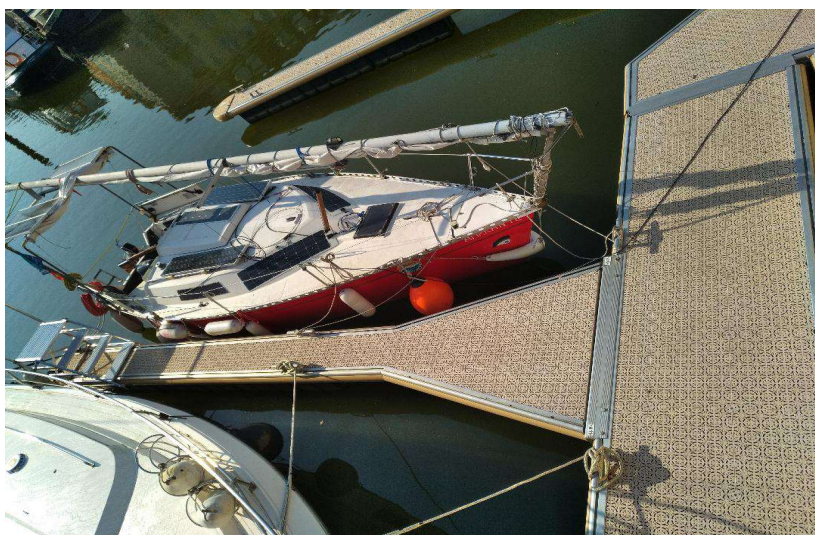
12 mai : Nous rembarquons à Peronne (halte + camping), Marie-Pierre et Jean-Pierre. A la première écluse, nous suivons un voilier Danois, qui sera plus rapide que nous, avec son diesel inboard. Temps frais, humide, couvert, peu propice à la recharge solaire. Grand moment de navigation, avec en point culminant le tunnel de La Panneterie, 1000m. Ce bief est alimenté par la Somme, une eau très claire, vert pâle. Arrivés à Noyon, halte de bateaux-ventouses « occasions à saisir », nous rechargeons nos batteries descendues à 42V. Cette halte nous permet de recharger au ponton,, cette fois les 4 batteries en même temps grâce au second chargeur 24 volts. Le petit radiateur soufflant permet de sécher l'habacle et nos vêtements. Etape de 47 km, 6 écluses. Fin du canal du Nord

13 mai : Noyon - Compiègne : Petite étape de 20 km, cette fois avec le courant et le vent du Nord qui nous pousse, avec la bâche fixée sur le portique qui nous abrite de l'excédent de pluie. L'eau de l'Oise est plus trouble, chargée d'alluvions et des sédiments remués par les péniches. Une péniche de location nommée Hydra va nous accompagner dans les écluses, elle fume pour maintenir sa position dans les écluses. Belle étape ensoleillée, tout au moteur électrique. Le port de plaisance de Compiègne est géré par une association privée, 12€ la nuit, très tranquille.

14 mai : visite du château impérial de compiègne, et retour en train jusqu'à Rouen.



17 mai : départ de Compiègne, nous arriverons à la halte de Pont Ste Maxence, 25 km au moteur électrique. Nous faisons étape le long d'un quai, et repartons le 18 mai à 06h30 pour parcourir le premier bief. Jour de l'ascension, topo guide pas à jour, VHF portative inopérante, c'est un passant qui finit par contacter l'éclusier. Comme il y a une petite et une grande écluse, on ne sait jamais laquelle va s'ouvrir. Nous tenons à passer Creil sans s'arrêter, sachant sa mauvaise réputation. Dans la journée, le moteur électrique va nous amener le long de berges aménagées, où des promeneurs et pêcheurs profitent du soleil. Et nous arrivons au port de Cergy, tout neuf, géré par un Hollandais sur son ketch. Nombreux restaurants tout autour, nous en profitons, après 62 km parcourus, aidés par le courant, le vent, le soleil ...



Il ne reste que 9 km pour atteindre la Seine à son point kilométrique 72, avec de multiples possibilités d'arrêt. De là, St Aubin les Elbeuf (PK 218) et le Bassin St Gervais de Rouen (PK 245) soit 3 ou 4 jours.

26 mai : étape Cergy – Mantes la Jolie : 48 km

L'essentiel de la journée sera parcouru au moteur électrique, entre 800 et 1000W, vent dans le dos pour l'essentiel, et courant favorable, ce qui permet d'avancer entre 8 et 9



km/h. Un peu de moteur thermique pour être plus manoeuvrant dans la grande écluse. J'ai pris les petits bras latéraux à la Seine, pour découvrir les jolies maisons avec les pieds dans l'eau, embarcadère ou ponton privé. La base nautique des Mureaux est idéale. Halte sur la seule place visiteurs de la base nautique de Mantes la Jolie, club privé associatif sur le bras secondaire.

Dimanche 28 mai : petite ballade et déjeuner à bord, au soleil sous les ponts de Mantes. Marie-Pierre et notre fille Roxane sont à bord.



Mardi 30 mai : Mantes PK 110 – Vernon PK 150.

Un vent de Nord-Est s'est levé, au point de lever des vagues. Le moteur thermique sera à fond sur la partie de méandre avec vent de face, pour passer l'écluse avant midi.

Une seule écluse sur le parcours, celle de Méricourt, actuellement en travaux. Les bajoyers (parois de l'écluse) sont en pal-planches, et comme nous partageons l'écluse avec une péniche, nous n'avons pas accès à un bolard flottant. Heureusement que c'est en descendant (« avalant »), ça crée beaucoup moins de remous dans l'écluse, et que Marie-Pierre repousse l'avant avec la gaffe, pour éviter que le mât ne se coince dans les pal-planches.



L'après-midi, le vent s'est calmé, et nous passons à petite vitesse par les bras secondaires, parfois avec les algues dans l'hélice, et 2 échouages m'imposent de remonter complètement la dérive pour passer sur la vase : 50 cm de tirant d'eau, ça passe partout. Néanmoins les arbres couchés sur l'eau réduisent le passage en largeur. Chateau de Sully :



Familles de bernaches, cygne en couvée, hérons qui s'élèvent sur les arbres à notre approche : le moteur électrique les surprend, ainsi que les promeneurs et pêcheurs.



La base nautique de Vernon est gratuite, et de toute beauté, électricité à volonté. Le petite maison sur les anciennes piles de pont a été peinte par Pierre Bonnard.

3 juin : Vernon – Muids – St Aubin les Elbeuf soit 68 km.

Départ à 07h au moteur thermique, le temps que le soleil soit assez haut, et pour aller plus vite. Les 10 premiers kilomètres sont avalés en une heure, et voici l'écluse de Notre Dame de la Garenne, sans difficulté malgré son fort dénivelé.

Nous arrivons vers 11 heures, au moteur électrique, à Muids où nous attendent nos petits-neveux de 3 et 5 ans : petit tour en bateau et déjeuner à bord. 2 bateaux, 2 jet-skis partagent le petit ponton. Marie-Pierre rentre en voiture .

Ensuite, vite à l'écluse de Poses PK 202, pour passer avant 7 heures, et atteindre Port de St Aubin les Elbeuf, PK 218 avant la marée basse : il restait 1 mètre d'eau dans le chenal d'accès au port à 21h30, soit 6 heures après la marée haute.

J'ai été retardé, en plus, par un bouchage du refroidissement, et des batteries qui ne me donnaient plus que 200W.

Lundi 12 juin : message de Monsieur Couvercelle à 17h m'autorisant à participer à la parade des plaisanciers dès le lendemain. J'en profite pour inscrire Eolios pour Vendredi. Embarquement à 21h30 pour sortir du port à marée haute, nuitée au calme dans un bras à ski , amarré à un ponton privé.

Mardi 13 juin : Dès le petit jour, (5h30) départ vers Rouen. Je traverse l'Armada de 7h30 à 8h, sans rencontrer personne sur l'eau. A 9h mise à l'eau d'EOLIOS, et négociation pour qu'il puisse participer ; par chance, il reste 2 places dans leur planning ! Nous ne serons que 10 plaisanciers encadrés à parcourir l'Armada, un privilège !

Au moment de sortir du bassin, 3 bateaux arrivent : la Belle Poule, le Mutin et le BMMS Normandie. 2 voiliers, et un énorme bateau militaire, guidé par 2 remorqueurs.

Nos photographes de Boos peuvent maintenant se filmer mutuellement, et se régaler du spectacle de ces superbes bateaux .



Jean-Pierre Deshayes
Tel 06 29 52 15 64 / 02 35 03 28 16