

# C'est si Doubs...

Au cœur de la Franche-Comté, le Doubs serpente, se montrant d'abord intimiste et champêtre au départ de Dole, puis enserré de paysages grandioses en approchant de Besançon. Une semaine durant, au gré du passage des écluses, nous avons pu naviguer à bord d'un confortable bateau fluvial, le Sixto de Nicols, conçu et fabriqué par le loueur français.

TEXTE : FRANÇOIS PARIS. PHOTOS : PIERRICK CONTIN.

Il faut bien reconnaître que la majorité de nos essais se déroulent davantage le long du littoral, voire en haute mer, que dans les eaux intérieures. Pour autant, ces dernières ne manquent pas de charme ni d'atouts et ont prouvé une nouvelle fois, lors de notre reportage, leur diversité remarquable et plus généralement celle de nos paysages français. Nous avons eu la possibilité de naviguer entre Dole et Besançon, sur le canal du Rhône au Rhin (qui n'est autre que le Doubs canalisé), à bord d'une confortable péniche, appelée Sixto en raison de sa capacité d'accueil et conçue et fabriquée par le loueur français Nicols. Ce dernier s'est fait une spécialité de ces croisières fluviales, en France mais aussi en Europe et totalise plus d'une vingtaine de bases, qu'il possède en nom propre ou via un réseau de franchisés. C'est le cas de celle de Dole, tenue par Yoann Cessin et son équipe, d'où nous sommes partis pour cette croisière d'une petite semaine.

## Les esprits de Louis Pasteur et Marcel Aymé

C'est pourtant presque « à regret » que nous appareillons en ce lundi après-midi, car la ville de Dole n'a pas fini de nous séduire avec son centre-ville charmant surplombé par sa collégiale Notre-Dame, son quartier des Tanneurs (sorte de petite Venise) où flottent encore les esprits de Louis Pasteur et de Marcel Aymé, ses restaurants et son patrimoine exceptionnel. Mais les promesses de découvrir le Doubs et l'envie de naviguer sont finalement plus fortes et nous programmons un appareillage vers 15 heures. Quant à notre soif d'explorer la ville plus en détail, ce n'est que partie remise, car notre retour est prévu cinq jours plus tard au même endroit. Quelques impératifs sont toutefois nécessaires avant de larguer les amarres, à commencer par l'avitaillement. Un supermarché est situé à moins d'un kilomètre du port de Dole, lui-même idéalement positionné sur la rive nord, en plein milieu de la ville. Tout type de denrée peut être acheté, jusqu'aux produits surgelés, car un grand réfrigérateur (220 l) est présent dans le bateau, ainsi qu'un congélateur et un four classique au gaz, mais pas de micro-ondes. Toujours au niveau des commodités, un très grand parking gratuit est disponible de l'autre côté du ponton où sont amarrés les bateaux de la flotte Nicols. Il est donc possible d'y laisser sa voiture le temps de la navigation, ce que nous faisons. L'ultime étape avant de quitter Dole concerne les formalités administratives. Caution, visite accompagnée des différentes parties du bateau et explications de leur fonctionnement, contacts utiles... Sans oublier la prise en main. Que l'on se rassure, en dépit de la taille du Sixto (13,50 m de long pour 3,80 m de large), manœuvrer s'avère très simple pour celui qui est déjà familiarisé avec le pilotage d'un bateau à moteur, en mer ou en rivière. Pour les autres, l'apprentissage vient rapidement et les gros listons en caoutchouc sont là pour parer les erreurs. D'ailleurs, l'unité se pilote sans permis. Le propulseur d'étrave facilite grandement la conduite, qui ne pose aucun problème sauf



Des pontons sont présents en amont et en aval de chaque écluse, permettant de s'y arrêter le temps que les portes manœuvrent.



La flotte des bateaux Nicols se tient sous le regard bienveillant de la collégiale de Dole, point de repère de cette ancienne capitale de la Franche-Comté jusqu'en 1676.

En arrivant à Dole, les écluses sont plus nombreuses, mais font partie du charme de cette ville où l'eau est omniprésente.

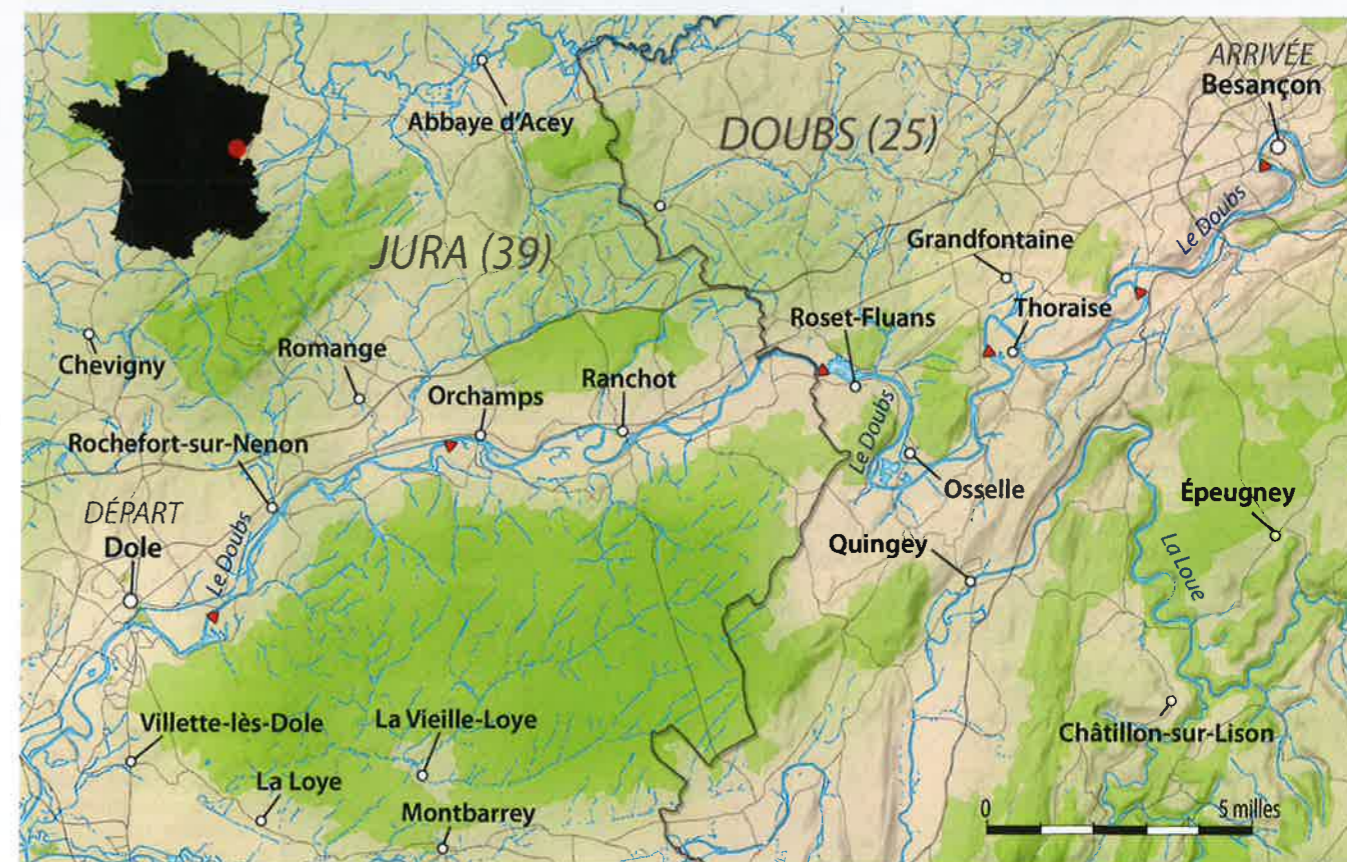
## UN PEU DE GÉOGRAPHIE

# Tout savoir sur le Doubs

Cette rivière de montagne – dont le nom serait d'origine celtique (dub) et qui signifie « noir » ou « sombre » – prend sa source à 937 mètres d'altitude à Mouthe, souvent considérée comme la commune la plus froide de France. Il s'agit de la quatrième plus longue rivière française, la première étant la Marne. Sa forme générale s'apparente à celle d'un M, avec de longues jambes. Elle traverse plusieurs lacs (Saint-Point, Chaillexon...) sans oublier le saut du Doubs, de vertigineuses chutes d'eau de 27 mètres de haut. Avant de changer de trajectoire en partant vers l'ouest, le Doubs marque la frontière entre la France et la Suisse. Il finit sa course après les boucles de Besançon en rejoignant la plaine de la Saône. Sa longueur totale est de 458 kilomètres, même s'il ne couvre que 90 kilomètres à vol d'oiseau entre sa source et son confluent, à Verdun-sur-le-Doubs, en Saône-et-Loire. Son débit moyen est de 176 m<sup>3</sup> par seconde, ce qui est important. À titre d'exemple, le débit de la Marne est trois fois inférieur. La période des crues s'étend de septembre à mai, et la dernière plus forte du XX<sup>e</sup> siècle remonte à 1910.



Le Doubs est une des rivières les plus longues de France, et affiche surtout un débit moyen important dans le secteur non canalisé.





Quelques péniches, d'une taille bien supérieure à celle de notre bateau, sont amarrées le long du Doubs. Certaines restent à poste et sont transformées en restaurant.

en cas de fort vent latéral, le fardage étant relativement important sur cette unité. Il faut toutefois signaler que, en marche arrière, la manœuvre est un peu plus délicate ; mais il s'agit d'une caractéristique propre à tous les bateaux équipés de lignes d'arbre. Ceux qui embarquent moins de passagers à bord, ou qui préfèrent un bateau encore plus maniable, trouveront forcément leur bonheur au sein de la flotte Nicols, d'une grande variété. Il est ainsi possible de naviguer sur une péniche de deux places jusqu'au plus grand modèle, l'Octo Fly et ses 15 mètres, qui peut accueillir dix adultes.

### Cap à l'est, vers Besançon et sa citadelle

L'heure du départ a enfin sonné et celui du choix de notre navigation également. Dole offre deux possibilités : cap à l'ouest ou à l'est. À l'ouest, vers Saint-Jean-de-Losne, la navigation ne présente aucune difficulté, mais le décor affiche moins de relief. Vers l'est, c'est-à-dire vers Besançon, les paysages se font plus majestueux, paraît-il. Nous nous laissons tenter par cette destination, même si la brochure Nicols précise que la navigation sur le Doubs nécessite une expérience. La première écluse, celle la plus à l'est de Dole – appelée Charles Quint –, fait office de test grandeur nature et nous permet surtout de nous familiariser avec un système auquel nous sommes peu habitués. Tout au long de notre parcours, les écluses sont automatisées et une télécommande fournie permet de signaler notre présence. Une fois dans l'écluse, une tirette métallique de couleur bleue permet de fermer les portes et de faire monter le niveau ; celle en rouge est réservée pour les cas d'extrême urgence et bloque tout le mécanisme jusqu'à l'arrivée



À proximité de l'écluse du Moulin des Malades, un ponton est réservé à la pratique de la pêche.

Ce pont montre l'étroitesse de certains passages, écluses comprises. L'idéal est de laisser filer le bateau sur son erre et de manœuvrer avec le propulseur d'étrave.



Nous nous sommes amarrés lors de notre première escale à Orchamps, un petit village bucolique et tranquille où un ponton d'attente permet de passer la nuit.



En s'éloignant de Dole, le relief est plus présent, à l'image de ces petits contreforts qui bordent le Doubs. Certaines maisons possèdent leur propre ponton.

### LA BONNE TECHNIQUE

## Le passage des écluses

La particularité de cette navigation à destination de Besançon est de présenter des écluses étroites qu'il convient de négocier au mieux. Nous avons fini par trouver la technique qui permet de les passer sans crainte, à tous les coups. L'astuce consiste à mettre la barre à zéro grâce à un indicateur de barre présent sur le tableau de bord qui montre l'axe du gouvernail. Ensuite, il faut éviter de toucher à la barre et rester sur son erre. Si le vent latéral souffle, ne pas hésiter à mettre un filet de gaz. Pour diriger, il suffit de donner quelques à-coups à l'aide du propulseur d'étrave. Préférez piloter depuis l'intérieur, même si le poste de barre est déporté (à tribord sur le Sixto), car les commandes depuis le fly sont un peu moins précises. Comme le pilote n'est pas dans l'axe, l'idéal est de se faire aider par un ou deux équipiers de chaque côté qui donnent la distance entre la coque et l'entrée de l'écluse.



Une fois dans l'écluse, le plaisancier pousse une tige bleue pour activer le mécanisme.



L'indicateur de barre (à g.) et le propulseur (à dr.) permettent de manœuvrer.

### LA LOCATION

## À savoir avant de partir

Le loueur Nicols fait tout pour vous simplifier la vie pendant votre séjour. Soyez attentif lors de l'enregistrement avec l'équipe qui vous remettra le classeur contenant toutes les informations utiles. C'est également à ce moment que vous devrez verser la caution (1 000 € à 2 000 € selon les bateaux), en chèque, carte bancaire ou espèces. Si les draps sont fournis (couette, housse, etc.), les serviettes de toilette ne le sont pas, sauf formules « tout compris », ni les torchons. Pensez à vous

en munir si vous ne voulez pas les louer. Pour ceux qui souhaitent davantage d'équipements à bord, il est possible de louer barbecue, convertisseurs, matelas de pont et même une piscine qui se fixera à l'arrière du bateau, mais seulement sur certains modèles compatibles. Il est également possible de louer des vélos si vous n'empportez pas les vôtres. Le parcours entre Dole et Besançon est sillonné de pistes cyclables, et un vélo peut être une bonne option, surtout si vous désirez vous



éloigner de la rivière pour chercher un restaurant, une boulangerie, une épicerie, etc.



La prise en main se fait avec un des membres de l'équipe de la base Nicols.

## NAVIGATION DE DOLE À BESANÇON AU FIL DE L'EAU

des agents des Voies navigables de France (VNF). La technique est rapidement maîtrisée et le passage des écluses devient une formalité, surtout avec le propulseur (voir encadré). Nous pouvons alors profiter pleinement du paysage, bucolique à souhait. En guise de bienvenue, une allée couverte d'arbres gigantesques nous ouvre la voie, prélude à cette forêt de Chaux qui comprend principalement des feuillus sur 22 000 hectares, et que le Doubs frôle par endroits. Des allées boisées, d'autres plus champêtres, vestiges d'anciens chemins de halage, émaillent le début de notre parcours. Nous ne regrettons pas notre choix, car le décor est enchanteur. La vitesse est volontairement limitée à 8 nœuds et nous sommes fréquemment doublés par des bicyclettes qui empruntent l'EuroVélo 6, également appelée la Route des fleuves, et qui relie Saint-Brévin-les-Pins à Constantza en Roumanie. Nous profitons du bonheur d'être sur l'eau, au calme, parmi les hirondelles qui effleurent la surface de la rivière, les martins-pêcheurs qui se dissimulent dans les rives ou bien les hérons que notre présence ne semble pas inquiéter outre mesure. Seul notre discret sillage trouble une eau placide sur laquelle flottent de gros nénuphars.

### Des escales buissonnières le long du Doubs

Les escales se font selon les envies du capitaine et de son équipage, soit à même la rive, soit le long de pontons ou de ports. Véritable bible du bord, le guide fluvial présent dans chaque bateau permet de tout connaître de la rivière, et le pilote se doit de l'avoir toujours à portée de main, l'idéal étant de conserver un œil dessus en permanence. Tout y est indiqué, les dangers principaux, la présence de haut-fond, jusqu'à l'emplacement des ports ou des secteurs où les escales sont autorisées, que ce soit sur ponton ou directement en plantant des pieux sur la rive, les commodités, mais aussi les points d'intérêts touristiques. La région n'en manque pas (voir le guide pratique). Un des plus remarquables est sans aucun doute l'impressionnante grotte d'Osselle, située quasiment à mi-chemin entre Dole et Besançon et qui est ouverte au public. C'est l'une des plus longues de France et son décor composé de stalactites et de stalagmites, ses phénomènes géologiques et ses trésors historiques et préhistoriques méritent le détour... Étonnante, l'approche de Thoraise l'est également. Dans une des boucles du Doubs, à quelques encablures d'un château restauré à la manière gothique (et immortalisé par Gustave Courbet), notre bateau emprunte un tunnel, sorte de percée de 185 mètres de long sous la roche qui débouche sur un bassin circulaire. La voûte en pierre de taille est garnie de guirlandes lumineuses qui s'allument de façon aléatoire, et des miroirs démultiplient l'intensité lumineuse pour créer l'illusion d'un puits de lumière ; il s'agit d'une œuvre d'art inaugurée en 2008 et signée Jeppe Hein et Olivier Vadrot. Aux deux extrémités du tunnel, des chutes d'eau artificielles forment deux rideaux d'eau qui s'interrompent grâce à des



L'écluse d'Audelage n'est pas très éloignée de Dole. À la belle saison, le vert de la végétation naissante prédomine dans le paysage.



Les vitesses imposées dans les eaux intérieures permettent de profiter du paysage. En cas de croisement avec un autre bateau, il faut serrer à droite.



Le tunnel de Thoraise est un ouvrage d'art éclairé par des points lumineux intégrés à des tuyaux en plastique.



Les clochers comtois aux formes typiquement arrondies et gracieuses se composent de tuiles vernissées.

### PENSÉ POUR LE CONFORT La vie à bord

Les bateaux Nicols se pilotent tous sans permis et sont conçus pour que le séjour à bord se déroule dans les meilleures conditions possible. Ils possèdent donc tout



Au moins six personnes peuvent tenir autour de la table du carré.

le confort nécessaire. À bord de notre Sixto, les cabines étaient spacieuses avec une bonne hauteur sous barrots et de nombreux rangements. Celle à l'avant dispose d'une salle d'eau privée ; les deux autres cabines se partagent une salle de bain dotée d'une très grande cabine de douche. À l'extérieur, un petit salon tout à l'avant permet de boire un verre. Le cockpit est spacieux et intègre une table et des chaises pour prendre ses repas dehors. Des portes latérales facilitent les débarquements par les côtés. Dans la cuisine, le réfrigérateur et le congélateur fonctionnent

sur les batteries du bord et un commutateur permet de passer sur le secteur si vous trouvez un ponton équipé d'une borne de courant. Les batteries des appareils électriques du bord (smartphones, ordinateurs, etc.) ne pourront être rechargées que si vous êtes dans un port doté d'une borne électrique. Dans le cas contraire, il peut être utile d'opter pour un convertisseur (à louer 10 €) si vous préférez les escales en pleine nature. Le bateau dispose d'un ballon d'eau chaude, mais il se recharge seulement lorsque le moteur tourne. L'isolation du chauffe-eau est néanmoins suffisante pour tenir une nuit, même sans faire fonctionner le moteur, ce qui permet de se doucher à l'eau chaude le matin. Enfin, côté prix, il faut compter à partir de 2 072 € pour six personnes pour une croisière comme la nôtre en mai (mi-saison) sur le Doubs (formule « mini-semaine » qui commence le lundi à 14 heures



La cuisine, vaste, fonctionnelle et très bien équipée, occupe tout le bordé bâbord.

pour s'achever le vendredi à 9 heures). Ce tarif baisse à 1 476 € en basse saison pour afficher 2 331 € en juillet et en août. À titre d'exemple, les prix débutent à 452 € pour un week-end sur un modèle Riviera conçu pour six à huit personnes.

Estival Sixto. Long. : 13,50 m – Larg. : 3,80 m – Eau : 1 050 l – Gasoil : 270 l (14 jours d'autonomie) – Surface séjour : 11 m<sup>2</sup> – Capacité : 8 adultes (6 recommandés) – Cabines : 3 + séjour



La cabine de la pointe dispose de son propre cabinet de toilette.



Les cabines des invités sont également dotées de couchages doubles.



Les aménagements du Sixto se composent de trois cabines doubles.



Les boucles du Doubs annoncent l'approche de Besançon, avec sa citadelle en guise de promontoire.

capteurs lors du passage du bateau. Les cascades fonctionnent de mi-mars à mi-novembre, de 11 heures à 19 heures. Sans cesse, au début de notre navigation tout du moins, notre bateau flirte entre les départements du Doubs et du Jura. Souvent, c'est la rivière qui fait office de juge de paix entre ces deux territoires, en particulier au niveau de la Basse Vallée. Une rive se trouve dans le Doubs quand l'autre est dans le Jura. La rivière est par endroits canalisée, surtout à l'approche des écluses ; à d'autres moments, elle devient plus sauvage, avec un courant qui peut être sensible à l'approche des biefs ou des seuils de barrage qu'il convient de garder à distance. D'une manière générale, la largeur est suffisante pour effectuer un demi-tour.



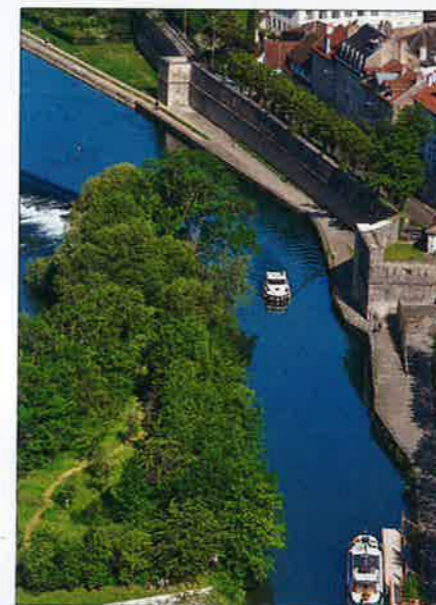
La signalisation est simple et un rappel des panneaux figure dans les bateaux, au niveau du poste de pilotage.

Là encore, le guide et sa cartographie détaillée permettent de choisir le bon endroit où effectuer cette manœuvre. Des pontons d'attente sont également disponibles en amont et en aval de chaque écluse. Il n'est possible de s'y amarrer qu'en attendant de franchir l'écluse, lorsqu'il y a du trafic ou en cas de vent fort – la halte complète est tolérée en dehors des horaires d'ouverture, entre autres la nuit hors période d'affluence. Au cas où le système d'ouverture des portes ne fonctionne pas, ce qui peut arriver, un numéro de téléphone permet de joindre un opérateur des VNF. Nous avons rencontré cette situation en quittant Orchamps après notre première nuit, et le technicien est intervenu très

rapidement pour nous ouvrir les portes. Le reste de notre navigation n'a posé aucun problème.

### Une arrivée sous le soleil de Besançon

L'arrivée à Besançon, avec sa citadelle en point de mire, est de toute beauté et, surtout, elle s'est effectuée sous le soleil, alors que la météo était plus couverte au moment de notre appareillage à Dole. Les escales ne manquent pas dans cette cité qui fourmille d'un patrimoine d'une richesse absolue, la citadelle se payant même le luxe d'être classée au patrimoine mondial de l'humanité ! La halte nautique du moulin Saint-Paul est située sur



Hors saison, le trafic fluvial est relativement calme ; seules de petites unités peuvent naviguer sur le canal.

l'îlot Saint-Pierre, en plein cœur de Besançon, dans la partie du Doubs canalisée, mais il existe aussi celle au pied de la Cité des Arts avec un ponton spécialement adapté. Une fois le bateau amarré, il ne faut pas hésiter à flâner dans la vieille ville, tout comme dans les parcs alentour ou le long des quais. Quant au temps du retour, il convient de compter le passage d'une dizaine d'écluses par jour, pour une croisière entre Dole et Besançon qui en totalise quarante, mais vous serez conseillé sur le programme par le responsable de la base de Dole au moment de la remise des clés du bateau. Pour ceux qui sont plus pressés, il existe des formules « aller simple » ou des parcours plus courts, adaptés à un week-end. ■

### VISITE D'USINE

## Nicols, à la fois loueur, fabricant et gestionnaire de bases



L'Octo Fly, particulièrement habitable, est le navire amiral des chantiers Nicols.

L'entreprise Nicols, née en 1986 au sein d'un groupe français spécialisé dans la transformation des matières plastiques, possède plusieurs cordes à son arc. La location est évidemment une de ses compétences premières, puisque l'entreprise a ouvert en 1990 sa première base, à Dole justement. L'année suivante, elle met au point une centrale de réservation pour enregistrer les locations des vacanciers. Trente ans plus tard, elle associe les compétences de loueur, de gestionnaire de bases et de constructeur. Cette triple activité lui permet de cerner au mieux les besoins du marché de la location fluviale en France et en Europe (certaines bases sont la propriété directe de Nicols là où d'autres appartiennent à des franchisés). Nicols construit de nombreux bateaux parmi lesquels les gammes Marina, Riviera ou Sedan, suivies de la génération actuelle des Confort et Estivale. Désormais, ce sont cinq gammes qui cohabitent, soit 28 modèles et plus de 600 unités à ce jour à être sorties des chaînes de fabrication du chantier. Le petit dernier, le Sixto Green, est doté d'une propulsion entièrement électrique et navigue pour l'heure sur la base Nicols de Saverne, en Alsace. Le fait de posséder son propre chantier naval permet à Nicols de proposer une offre sur mesure, pour des propriétaires qui souhaitent faire de leur bateau une résidence secondaire. Les bases Nicols sont présentes un peu partout en France (Bretagne, Loire, sud, sud-ouest et grand est), sans oublier l'Allemagne et le Portugal. Chaque année, plus de 30 000 personnes naviguent à bord des vedettes fluviales Nicols ([www.nicols.com](http://www.nicols.com)). Les bateaux actuellement construits par le chantier Nicols sont largement inspirés des commentaires des clients et utilisateurs des vedettes fluviales. La construction fait



Les chantiers Nicols disposent de leur propre chaîne de fabrication et d'assemblage à Cholet.

appel à des matériaux comme le polyester, mais aussi le bois pour les cloisons ou plus généralement les aménagements. Les équipes de menuisiers, soudeurs, accastilleurs, mécaniciens et plombiers achèvent de rendre le bateau bon pour le service et prêt à naviguer sur la base de location qu'il rejoindra...