



Pleins feux sur les mines

Rien de tel qu'une belle histoire pleine de héros musclés pour faire parler de soi. A l'occasion du sauvetage des 33 mineurs chiliens, espéré mercredi 12 octobre, le Centre historique minier de Lewarde (Nord) signale opportunément que son exposition consacrée à l'identité des mineurs du Nord-Pas-de-Calais continue jusqu'au 31 décembre. De 1720 à 1992, l'histoire de l'extraction du charbon, en France, est jalonnée de souffrances, de bravoure, de luttes et de drames. A partir des photos et des documents d'archives présentés dans cette ancienne mine, les visiteurs découvriront un passé glorieux et souvent mythifié. Pour ne plus rien ignorer des « galibots » (ces enfants envoyés dans les galeries) ni du « briquet », le casse-croûte réglementaire, du nom de Raoul Briquet, le député socialiste qui obtint pour les ouvriers, au début du XX^e siècle, une pause déjeuner rémunérée. Du 30 novembre au 2 décembre, le centre consacra un colloque au statut social des mineurs de charbon dans le monde. Un mineur récemment sorti de son enfer chilien devrait y participer. ■ **Olivier Razemon** (PHOTOS CENTRE HISTORIQUE MINIER) « **Héros ou martyrs** ». Jusqu'au 31 décembre. Fosse Delloye, 59287 Lewarde. Tél.: 03-27-95-82-82. Tous les jours, de 9 heures à 19 h 30, en octobre. Du lundi au samedi, de 13 heures à 19 heures, et les dimanches, vacances scolaires et jours fériés, de 10 heures à 19 heures en novembre et décembre. Entrée: 5,90 €. chm-lewarde.com



Des bateaux à remonter le temps

De plus en plus d'agences de voyages proposent des croisières fluviales sur des embarcations traditionnelles

Tourisme

Felouques, sandals et dahabiya sur le Nil, sampans sur le Mékong, pirogues dans le delta de l'Orénoque ou kayaks sur le lac Titicaca... Alors que les croisières maritimes connaissent une croissance à deux chiffres (12% en 2009) avec des bateaux de plus en plus gros, il existe une autre façon de voyager, plus confidentielle, à bord d'anciens bateaux traditionnels, sur les grands fleuves mythiques.

Construits à l'origine pour transporter des pierres, des marchandises et parfois des passagers, ces embarcations de 20 à 30 mètres de long, voire 50 mètres pour les plus longues, ont été transformées et aménagées pour des croisières discrètes au fil de l'eau.

Sur le fleuve Sénégal, le *Bou-el-Mogdad*, qui assurait le trafic de marchandises, de courriers et de passagers de Saint-Louis à Kayes, au Mali, dans les années 1950-1960, embarque désormais les voyageurs jusqu'à Podor (à 215 kilomètres de Saint-Louis par la route) sur l'unique voie de communication praticable au XIX^e siècle, pour rejoindre l'intérieur des côtes africaines. Restaurées et aménagées pour accueillir jusqu'à 20 personnes, ces anciennes barques à fond plat ou à faible tirant d'eau, autrefois en bois et aujourd'hui en acier, permettent d'accoster à peu près n'importe où sur le fleuve et hors des heures d'affluence.

Les voyageurs

- Fleuves du monde**
Fleuves-du-monde.com
- Rives du monde**
Rives-du-monde.com
- Les Voyages de Pharaon**
Voyages-pharaon.com
- Asia** www.asia.fr
- Clubaventure Clubaventure.fr**
Clubaventure.fr
- Kuoni** Kuoni.fr
- Yumba** Yumba-voyages.com



La dahabiya « Lazuli » dans la vallée du Nil, en Egypte. LUDOVIC MAISANT/HEMIS

« On prend le contre-pied du voyage traditionnel en Egypte », déclare Mohamed Hibrabim, guide et responsable du bureau Club aventure en Egypte, qui lance un nouveau tour en felouque, « Le Nil à contre-courant ». Exit les hôtels, les transferts en minibus, les queues à l'entrée des sites, les visites stéréotypées, les repas continentaux, etc. Le voyageur propose une « rando-bateau » avec quatre nuits chez l'habitant et trois nuits sur le bateau (699 euros, vols compris). Difficile de faire mieux. Mais il faudra accepter de dormir sur le pont, enroulé dans un duvet.

Si ces randos-bateau en felouque ou sandal sur le Nil connaissent un vrai succès, la tendance

générale est plutôt à une montée en gamme avec des bateaux de plus en plus confortables, équipés de dix à douze cabines avec salle de bains privée et climatisation.

Sortie des chantiers du Caire en juillet, la dahabiya *Rois* propose, depuis quelques semaines, une croisière de luxe entre Louxor et Assouan (et vice versa) sur les traces de Champollion (à partir de 980 euros la semaine). Affrétée par les Voyages de Pharaon, cette felouque d'apparat de 50 mètres et de dix cabines rappelle celles que les aristocrates, les grands voyageurs et les romanciers louaient, au XIX^e siècle, pendant plusieurs semaines pour remonter ou descendre le Nil. Dotée de deux voiles

latines (triangulaires) à sa proue et à sa poupe, la dahabiya remonte maintenant le fleuve en cinq jours, poussée en cas de panne de vent par un petit bateau situé à bâbord. « Autrefois, ce type d'embarcation était muni de rames, rappelle Jacques Bollet, directeur de Rives du monde. Sur certains modèles anciens, on peut encore voir les trous, de chaque côté de la coque. » Car la vraie dahabiya n'a pas de moteur, seuls deux générateurs sont prévus pour alimenter le bateau en électricité et traiter l'eau tirée du Nil.

« L'Egypte a fortement contribué à renforcer cette tendance », déclare Xavier de Rohan Chabot, directeur général de Clubaventu-

re. On est passé, en moins de dix ans, de la marche avec sac à dos au bateau. »

Le voyageur, qui fêtera ses 30 ans en 2011, propose des navigations à voile, avec moteur en soutien en cas de besoin, sur le Mékong au Vietnam ; en pirogue au Venezuela (nuitées chez les Indiens Waraos sur les bords du fleuve, quinze jours à partir de 1950 euros) ; sur le fleuve Niger au Mali (descente en pinasse avec hébergement sur les berges) ; et en Patagonie, navigation à la voile

dans le détroit de Magellan et sur les canaux de Patagonie.

« Les touristes recherchent une certaine quiétude, plus de confort, et veulent de plus en plus voyager en petits groupes, confie Christophe Sentuc, directeur fondateur de Fleuves du monde. Ils veulent être au plus près du pays sans avoir besoin de s'appuyer sur ses structures hôtelières. » Pionnier du genre avec plus de 2 000 clients en vingt ans, Fleuves du monde est aujourd'hui le voyageur qui propose l'offre la plus diversifiée, avec des croisières fluviales vers des territoires oubliés par les hôtels et les autocars, et des rencontres avec les populations.

Asia a également intégré des croisières à l'ancienne dans ses séjours au Vietnam, au Laos et au Cambodge avec des remontées du Mékong en sampan, toutes voiles dehors (deux jours à partir de 399 euros) et croisière vers la baie d'Halong, au nord-est du Vietnam, entre îles, criques et pitons, à bord d'une jonque traditionnelle, réplique confortable de celles qui sillonnaient la baie aux siècles derniers (dix-huit jours à partir de 2990 euros).

Toujours pour les nostalgiques ou les curieux de l'Indochine, une croisière entre Phnom Penh et Siem Reap est organisée par Kuoni à bord du *Toum Tiou-II*, un bateau tout en bois, construit sur le modèle des bateaux traditionnels utilisés pour naviguer sur le fleuve.

Reste, pour les plus actifs, « La Suède en radeau » (huit jours à partir de 1190 euros avec Yumba), une navigation sur la rivière Klarälven, à la Tom Sawyer. Jusqu'au début du XIX^e siècle, cette rivière servait au flottage du bois ; aujourd'hui, le radeau peut accueillir jusqu'à six personnes. ■ **Martine Picouët**

A bord de l'« Henrik-Ibsen », sur le canal du Telemark

Ulefoss (Norvège) Envoyé spécial

Ulefoss, 155 kilomètres à l'ouest d'Oslo, 10 h 45. Les touristes, en majorité scandinaves, montent à bord de l'*Henrik-Ibsen*, un infatigable bateau construit en 1907 qui arrive de Skien, à 25 km en aval, pour faire la croisière du canal du Telemark, du nom de la province qu'il traverse d'ouest en est. Cette promenade fluviale de 2 à 11 heures, selon les lieux d'embarquement et de débarquement, est un véritable pèlerinage – laïque – qui permet aux Norvégiens de célébrer la nature.

Long de 105 km, le canal relie Skien à Dalen. Il se présente comme des traits d'union reliant un

chapelet de lacs. Inauguré en 1892 après cinq ans de travaux, il fut alors qualifié de 8^e Merveille du monde. Moins après mois, 500 hommes avaient creusé leur chemin à la dynamite à travers les rochers pour réaliser cette voie rapide, qui devint le moyen de transport le plus important de cette partie de Norvège pour acheminer les personnes, les animaux, les marchandises et le bois.

Aujourd'hui supplanté par la route, il n'est plus emprunté que par les touristes. La croisière sur le Telemark est une balade à travers des paysages préservés faits de collines, de champs, de prairies et de forêts d'érables, de bouleaux et de résineux offrant une palette où les verts du plus

tendre au plus sombre dominent. La croisière vaut aussi par les obstacles qu'elle franchit. Les dix-huit vénérables écluses de bois à peine plus larges que le bateau, toutes actionnées à la main, font monter l'*Henrik-Ibsen* de 72 mètres. L'escalier de Vrangfoss, avec ses six écluses qui lui font escalader une colline de 36 m, constitue le passage le plus spectaculaire du parcours.

Nez à museau avec un élan

L'arrivée au terminus, à Dalen, prolonge la magie de cette balade au fil de l'eau. Ce village en bordure du lac Bandak, au fond d'une vallée glaciaire, semble s'être lui aussi affranchi du temps et il est possible de se retrouver nez à museau

avec un élan superbe et placide au détour d'une rue. L'Hôtel Dalen, où il est de tradition de passer la nuit avant de rentrer le lendemain, sort tout droit d'un conte de fées. Ce bâtiment en bois, un des plus prestigieux du pays, a été construit en 1894 dans le style romantique avec ses toits hérissés de têtes de dragon comme autant de proues de drakkar. Toutes les têtes couronnées de l'époque, Oscar II, roi de Suède et de Norvège, Guillaume de Prusse, Léopold de Belgique... s'y sont succédé. Le retour à Ulefoss s'effectue en bus : deux heures et demie suffisent pour retrouver le XXI^e siècle. ■ **Francis Gouge**

Visitnorway.fr



Sur France Info
Olivier Emond
« En direct du Monde »
du lundi au vendredi à 21h25
avec **Le Monde**



l'info à vijf
france-info.com