



Le canal de Corinthe

jeudi, 1er mars 2018 par **yoruk**

"Grèce"/ de Patras à Corinthe / canal de Corinthe

A l'origine de la construction du Canal maritime de Corinthe, se trouve le besoin de sécuriser et de réduire la durée de la navigation pour se rendre de la Mer Adriatique à la Mer Egée. C'est dans ce contexte que des ingénieurs français et un général d'origine hongroise naturalisé italien, Istvan Türr, réalisent une étude géologique et élaborent le scénario de percement du canal. Après bien des vicissitudes, il faudra attendre 1893 Pour qu'il soit inauguré.

Courte attente, si l'on prend en compte le fait que les premières techniques de transfert des bateaux au travers de l'isthme de Corinthe, remontent au VI^{em} siècle avant JC, en utilisant des bers roulant sur un chemin pavé nommé "diolkos" textuellement : "portage au travers", et une tentative avortée de Neron de creusement d'un canal.

Aujourd'hui fonctionnel, long de 6 343 m de 24,60 m de largeur, 52 m de tirant d'air et de 8 m de tirant d'eau, il permet aux navires d'éviter un détour de 400 km autour de la péninsule du Péloponnèse. 11.000 navires, essentiellement des bateaux de plaisance, de transports de voyageurs et quelques petits cargos l'utilisent chaque année. Credit photo <https://fr.wikipedia.org/wiki/Canal...> (https://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_de_Corinthe)

[Pour suivre vers le lien PTP](#)

Guides nautiques pour cette région

- [Guide imray en français](https://www.eaubleue.com/guide-nautique-guides-et-pilotes/guides-imray-francais/) (<https://www.eaubleue.com/guide-nautique-guides-et-pilotes/guides-imray-francais/>)
- [Guide imray mer Ionienne](https://www.imray.com/Publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/IB0220/) (<https://www.imray.com/Publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/IB0220/>)
- [Guide imray, toute la Grèce](https://www.imray.com/Publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/IB0211/) (<https://www.imray.com/Publications/Imray+Pilots/Pilots+and+Cruising+Guides/IB0211/>)
 - [Guide imray les mises à jour](https://www.imray.com/corrections/) (<https://www.imray.com/corrections/>)
- [Eagle Ray, le guide grec de référence](http://www.eagleray.gr/) (<http://www.eagleray.gr/>)
 - [Mise à jour du guide Eagle Ray](http://www.eagleray.gr/index.php/corrections) (<http://www.eagleray.gr/index.php/corrections>)



Le canal de Corinthe



Approche

Les deux points d'accès sont clairs de tout danger, mais il faudra respecter les procédures et en particulier s'annoncer et attendre les instructions pour embouquer le canal.

Les ports et mouillages d'attente

En venant de l'ouest.

- **1** : Corinthe, port et mouillage.
 - Le petit port de pêche est pratiquement inaccessible, tirant d'eau limité à 2 m dans les passes, très vite beaucoup moins par endroits.
 - A l'intérieur de la jetée du port commercial. Bien protégé des vents dominants en été, si on trouve de la place, mais il n'y a presque plus d'activité ici (2015). Aucun confort, quai rugueux limité en points d'amarrage.
 - le long du quai SW (entre la jetée et le port de pêche), très exposé aux vents dominants de secteur N, vite intenable par NE
 - En mouillage forain en rade du port, sur des fonds de 5 à 10 m tenant bien
- **2** Vrakhati : à l'intérieur du môle N, AR au quai ou alongside si on trouve de la place, en se méfiant des enrochements au pied du quai. Peu d'eau, mais le port aurait été refait récemment. Vite intenable par vents de N et dangereux par NE à SE
- **3** Katio : le petit port est impraticable pour nous, et le grand môle souvent occupé par des chalutiers. L'abri au sud du môle est bon, mouillé alongside ou AR au quai. Rapidement intenable par NE à SE



- **4 Loutraki** : le petit port récent est un faux ami, très encombré avec peu de profondeur. Par vent de NE, en mouillage forain, c'est le bon abri, si on ne tient pas à Corinthe. Il faut prendre garde aux bouées limitant les zones de baignade. Vite intenable par vents de secteur W.

En venant de l'Est

- **5 Isthmia**
 - en mouillage forain, au NE de l'entrée du canal, sur des fonds de tenue incertaine, dans le cadre désolant d'une raffinerie.
 - dans le complexe portuaire d'Isthmia : impossible dans le petit port de pêche et la zone technique du canal, intenable à cause du trafic sur le quai d'accueil de la société gestionnaire
- **6 O. Linari, frangolimani, Dimani** : sur la côte au SE d'Isthmia, mouillages de beau temps, exposés aux vents dominants, en été, n'offrent l'avantage que d'une protection limitée par vent de secteur sud. Un peu plus dans l'Est, pleine mer, le groupe des îles Dhiaporoi, n'offrent aucune protection
- **7 Korfos**, à une dizaine de milles de l'entrée du canal, offre la meilleure solution d'attente si l'on souhaite passer de jour. Grande baie fermée, protection tout temps, que ce soit AR au ponton des tavernes ou, en mouillage forain. Inconvénient lié à la topographie, on sera hors de portée VHF des services du canal



mouillage forain aux îles Diakhatos



Vrakhati en travaux



Quai SW Corinthe

Vents dominants

En été, très influencé par les thermiques, principalement de NW, pouvant virer au NE la nuit. Le canal, du fait de sa forme, est sujet à des rafales. L'accès Ouest par Posédonia, peut s'annoncer dangereux par mer formée de W/NW. s'en inquiéter à la VHF, canal 11.

Courant

On trouve un courant alternatif significatif de 1 à 3 noeuds, dans le canal, sujet aux marées (marnage potentiel de 60 cm) les services portuaires annoncent des renverses toutes les 6 heures, mais en fait il sera plutôt sujet à l'influence du vent. Un balisage physique, indique le sens du courant aux entrées du canal (traité plus bas)
L'image ci contre, accidentelle et conséquence de l'éboulement du 26 février 2018, met en évidence la puissance du courant



Contacts

- VHF 11, **on doit impérativement s'annoncer** 1 heure (3 milles) avant d'arriver
- tel +30 2741030880/+30 2741030886
- e-mail corinth_canal@aedik.gr
- web : <http://www.aedik.gr/> (<http://www.aedik.gr/>).

Ports et traversée du canal

Le règlement, rubriques principales

Ptéambule

La Société gestionnaire, se réserve le droit de refuser le passage à tout bateau jugé dangereux pour la sécurité.

Horaires

Un jour par semaine et de 06h00 à 20h00, le canal reste fermé à la navigation pour les travaux de maintenance. Ce jour de la semaine reste le même pendant longtemps et est déterminé par la Compagnie Actuellement, le mardi

Tarif

- Voir le calculateur en ligne : http://www.aedik.gr/frontend/fee_ca... (http://www.aedik.gr/frontend/fee_calculator.php)
Pour exemple, et en date du mois de mars 2018, pour un voilier de 12 m, sans supplément : 184 euro TTC
- mode de paiement : cash, carte bancaire, virement (si vous passez par une agence en douane)
- Suppléments
 - 25 % pour remorquage
 - 20 % pour les navires présentant une gîte supérieure à 3°
 - 25 % pour les passages nocturnes : de 18:00 à 06:00 du 1er oct. au 30 avril et de 20:00 à 06:00 du 1er mai au 30 septembre en fonction de l'heure d'arrivée du navire à 2 milles nautiques de l'Est. ou l'entrée ouest du canal
 - 30 % pour les remorquage les dimanche et jours feriés

Paiement et contrôle

- Après s'être annoncé à la VHF, le bateau suivra les instructions données par les services portuaires, en restant branché ch11 en permanence
- Le contrôle de document du bateau s'effectue sur le quai sud d'Isthmia, documents : acte de francisation, et passeports, certificat d'assurance en grec.
- Il est possible de passer par une agence en douane, à Athènes par exemple, pré remplira les document et encaissera les montant

Accès au canal

Les passages se font en sens unique.

- Accès par l'ouest sur Posidhonia, après s'être annoncé, on n'aura pas d'autre solution que de tourner en rond, en attendant les instructions des services techniques. Ce qui peut être long, et pénible avec une mer formée de secteur W à NW. On ne peut pas s'abriter à l'intérieur des jetées.
L'accès est barré par un pont plongeant que l'on immergera pour laisser passer les bateaux, après que ceux arrivant en sens inverse, ne soient sortis
Parmi ceux ci, et prioritaires : des petits cargos ou des bateaux à passagers peu manoeuvrants, dont il faudra respecter la route.
- Accès par l'Est et isthmia, le problème est simplifié, car on pourra bénéficier du quai d'accueil. L'usage du quai mérite quelques précautions
 - Il est sensiblement soumis aux courants. Il faudra s'amarrer vite et court
 - Très haut, son escalade peut poser problèmes. Rugueux, on aura intérêt à protéger les amarres
 - Prévoir de solides défenses, le passage des bateaux pré enregistrés et prioritaires embouquant le chenal, ceux des bateaux descendants, lève un mauvais clapot secouant sévèrement les bateaux à quai
 - Enfin, le croisement de deux flux un descendant et l'autre montant, croisant ceux qui peuvent faire route directe, peut générer une situation confuse, au niveau du quai d'accueil.



Posidhonia

Isthmia

Passage des ponts et navigation sur le canal

Barrant le passage maritime, la plus part du temps

- Situés aux deux extrémité du canal, ces ponts laissent passer les voitures en continu, ne se refermant en plongeant que pour le passage des bateaux regroupés en convoi. Il n'y a pas d'horaire fixe de passage, l'ouverture du canal se faisant sur décision des responsables du service, en fonction des bateaux en attente d'un côté et d'autre.
- Règles de navigation
 - Balisage d'accès
 - un pavillon bleu de jour, ou un feu blanc atténué la nuit, indiquent que le passage est permis
 - un pavillon rouge de jour, ou deux feux blanc la nuit, indiquent que le passage interdit
 - prudence : le pont peut être abaissé et le balisage interdisant l'accès, cela signifie que le convoi venant de l'autre sens n'est pas complètement passé.
 - Balisage de courant
 - deux triangles blanc le jour et un feu blanc surmonté d'un feu rouge, la nuit indiquent un courant favorable pour le bateau entrant
 - un triangle blanc le jour et deux feux rouge, la nuit indiquent un courant défavorable pour le bateau entrant
 - l'absence de signaux, indique un courant nul dans le canal
- Règles de barre
 - la vitesse est limitée à 6 nœuds sur l'eau, ce qui peut modifier votre vitesse sur le fond en cas de courant, et selon la direction du courant
 - Il n'y a pas de vitesse minimum. mais pour limiter le temps de fermeture du pont aux voitures, 5 nœuds est généralement toléré. Si vous êtes trop lent, vous pouvez être rappelé à l'ordre à la VHF
 - Trématage : compte tenu de la faible largeur du canal, trémater n'est pas recommandé
 - Garder de l'espace entre les bateaux en convoi : vous n'avez pas de frein, et le bateau qui vous suit non plus.



Pont plongeant d'Isthmia



Pont plongeant de Posidhonia

Réparation, services et entretien

- Réparation et entretien, rien sur place. En cas de problème, la solution sera Corinthe à l'ouest et Epidaure ou Egines à l'Est
- Services
 - un restaurant à Isthmia
 - on peut obtenir de l'eau et du carburant par mini camion citerne, au quai d'accueil d'isthmia
 - Les tavernes de Korfos peuvent fournir de l'eau
 - En principe, on trouvera de l'eau, du carburant et un avitaillement basique à Corinthe
- Médecins, pharmacies, dentistes, banques, courrier, à Corinthe

- Transports, aisés vers Athènes par voie ferrée ou autobus. mais... rien pour sécuriser le bateau si on doit le laisser seul

Ambiance

Le passage du canal suscite de la curiosité, quels que soient les bateaux :

- voiliers familiaux
- mega yachts
- mais aussi, plus étonnant : la royale, qui y fait passer le Dupleix, pour sa dernière mission en Méditerranée Orientale avant son désarmement. Voir ce [reportage du Cols bleu \(http://www.colsbleus.fr/articles/1706\)](http://www.colsbleus.fr/articles/1706) de 2014, et la photo phénoménale en bandeau ci dessous.



- Et la royale qui récidive avec la traversée du canal de Corinthe à bord de l'[Enseigne de Vaisseau JACOBET \(http://www.colsbleus.fr/articles/8562\)](http://www.colsbleus.fr/articles/8562), le 16 juin 2016. partis du Pirée, où l'on peut apprécier l'intensité du trafic, et imaginer les affres d'un petit voilier, pris au milieu de la mêlée, elle prend fin à Corinthe, par le transfert de passagers, vers le port et probablement une visite du site. [Voir cette vidéo \(https://www.youtube.com/watch?v=t_hhEV1KH-8\)](https://www.youtube.com/watch?v=t_hhEV1KH-8)
- Tara, pas en reste, au prétexte d'expédition scientifique en juillet 2014 nous fait partager son enthousiasme en embouquant le canal... [voir cette vidéo \(http://www.rfi.fr/science/20140726-le-canal-corinthe-passage-inoubliable-tara-exepdition-2014\)](http://www.rfi.fr/science/20140726-le-canal-corinthe-passage-inoubliable-tara-exepdition-2014)

Histoire et culture

Ils sont fatalement imbriqués, intimement liés aux intérêts, économiques. Peu de choses à cultiver ou à pêcher, ce qui limitait les ambitions des cités grecques. On l'a vu dès le 11^{em} siècle av JC avec l'aventure de Troie, qui était surtout une affaire de pillage, le but étant d'aller piquer le fric du malheureux Priam, riche de l'exportation de la métallurgie anatolienne, et certainement pas de venger l'honneur matrimoniale de Ménélas.

La fortune passera par la mer. On le verra avec Jason, qui ira chercher l'or en Mer Noire [1], on le verra aussi avec la colonisation de la côte anatolienne et celle de la grande Grèce.

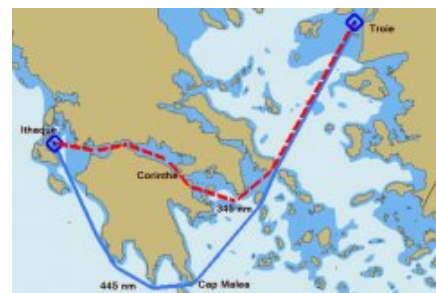
Or, nous sommes dans une mer hostile, souvent inhospitalière, il fallait des plage pour sécuriser les bateaux en les tirant à terre. Mais aussi dotée de conditions météorologiques dangereuses. Les tempêtes d'hiver et en été le Meltem, que nous refusons d'affronter même avec nos bateaux moderne.

Si l'on compare les deux routes ci contre, il apparaît à l'évidence, que ce ne sont pas les 100 milles d'économie de route en passant par Corinthe, qui motiveront les grecs, mais bien la possibilité de pouvoir s'abriter. Pour ce faire, un obstacle : les 6 km de l'isthme de Corinthe. Les grecs savaient depuis toujours tirer les bateaux à terre. Ils s'attelleront à la création d'une voie « glissante » stabilisée pour traverser l'isthme, ce sera le "diolkos" textuellement : "portage au travers". [2]

Si le temps comptait peu pour les civils, il en était tout autrement pour les marines militaires, qui avaient besoin de fluidité pour leur stratégie, ce que tentera Neron au 1^{er} siècle après JC, qui échouera pour le percement d'une voie navigable, et ce que réussiront les grecs aidés des français en 1892, leurs intérêts stratégiques liés dans l'entreprise d'affaiblissement de l'empire Ottoman.

Le Diolkos

- Historiquement, on sait peu de chose de la création du diolkos. Pour Thucydide, le diolkos semble chose déjà ancien. Les inscriptions et la céramique trouvées sur le site indiquent une date de construction et d'exploitation remontant au moins à la fin du 7^{em} -début du 6^{em} siècle av. J.-C.,. Le diolkos serait resté en service de manière régulière au moins jusqu'au milieu du 1^{er} siècle apr. J.-C., après quoi on ne dispose plus de références écrites. Il est possible que le chemin ait été mis hors d'usage par la tentative avortée de Néron de creusement d'un canal, en 67.



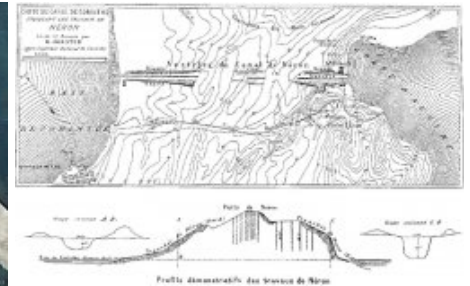
- Fouilles modernes
Fin du XIX^{ème} siècle, l'ingénieur en chef du canal de Corinthe Béla Gerster n'a pas découvert de trace du diolkos. Les vestiges de cette voie ont probablement été identifiés pour la première fois par l'archéologue allemand Lolling, en 1883. En 1913, J.G. Frazer mentionne dans son commentaire sur Pausanias les traces de l'ancienne piste à travers l'isthme, tandis que le quai d'embarquement, à l'ouest, a été découvert par Fowler en 1932.
- Fouilles récentes
Des fouilles systématiques ont finalement été entreprises de 1956 à 1962 par l'archéologue grec Nikolaos Verdilis qui a découvert un tronçon plus ou moins continu de 800 mètres et des vestiges du tracé sur 1 100 mètres au total.



Diolkos vestiges Ouest



Diolkos vestige Est



Diolkos plan Bela Gerster

- Technique des transports On a peu de source antique sur ces technique. Néanmoins on a pu les reconstituer par déduction sur les preuves archéologiques. ils utilisaient des bers roulants, et selon la charge, navires et cargaisons pouvaient être transportés ensemble ou séparément.
 - On suppose que les embarcations prises en charge étaient davantage des vaisseaux de guerre que des navires marchands. Une analyse technique a montré que le transport de trières atteignant 25 t, 35 m de long et 5 m au maître bau, était possible, bien que difficile
 - l'irrégularité du terrain, devait provoquer des déformation des coques. On pense qu'elles étaient renforcée par des hypozomata, liens de cordes épaisses disposées de la proue à la poupe de manière à réduire les risques de rupture et de déformation de la coque [3]
 - Les techniques de halage étaient limitées au minimum : tirés par des hommes et des bêtes de somme à l'aide de cordes.

La gestation du canal

- Dès 1829, Pierre Théodore Virlet d'Aoust, membre de la Commission de Morée, dresse un projet de canal présenté au gouvernement grec dirigé par Ioánnis Kapodístrias après l'indépendance de la Grèce. Ce projet est estimé à 40 millions de francs-or
- 19^{ème} siècle, c'est tendance, on creuse des canaux. Suez, Panama, Corinthe. Pour ce dernier, c'est un général d'origine hongroise et naturalisé italien qui en sera l'initiateur : István Türr.
- 1869, l'ouverture du canal de Suez amène le gouvernement grec à faire voter une loi sur l'ouverture de l'isthme de Corinthe. Le gouvernement grec désigne les entrepreneurs français E. Piat et M. Chollet pour en faire la réalisation mais elle reste à l'état de projet
- 1880 Le général d'origine hongroise, naturalisé italien, István Türr rencontre le gouverneur de la Banque nationale de Grèce pour étudier la possibilité de réaliser le canal dans le cadre de la loi de concession de 1869. Il fait étudier le projet par l'ingénieur Béla Gerster en partant du projet de Virlet d'Aoust.
- 1881, le gouvernement grec confie le projet à Türr et signe un accord de concession de 99 ans.
- 1882, le Comptoir national d'escompte de Paris lance la campagne d'émissions d'actions destinée à la constitution du capital de la Société internationale du canal maritime de Corinthe, compagnie française au capital de 30 millions de francs-or fondée en 1882 par Istvan Türr et le banquier français Jacques de Reinach.
- 23 avril 1882, les travaux sont officiellement lancés en présence du roi de Grèce Georges I^{er}.

Construction du canal

- Rapidement, les travaux se révèlent beaucoup plus difficiles que prévu, compte tenu d'études géologiques incomplètes et du coût supplémentaire des équipements. Les travaux devaient durer cinq ans, mais les difficultés vont faire douter les investisseurs de la solvabilité de l'opération financière.
 - La société n'arrive plus à lever des fonds à la Bourse de Paris à la suite de la faillite de la Compagnie chargée du canal de Panama, le 4 février 1889.
 - La société est en banqueroute en juillet 1889.
 - Les travaux s'arrêtent alors que 8 200 000 m³ ont été terrassés et qu'il en reste 2 600 000 m³.
- Andréas Syngros constitue une nouvelle société grecque qui reprend la construction en 1890. Les travaux continuent à être dirigés par Béla Gerster.



- L'inauguration solennelle a lieu le 25 juillet 1893 en présence du roi Georges Ier. La mise en circulation a lieu en janvier 1894 et le premier bateau à traverser le canal est un navire français de 110 m de long et 13 m de large, le Notre Dame du Salut.

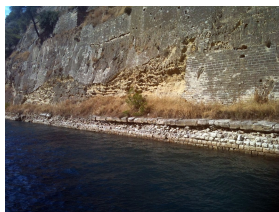


[1] <http://www.plaisance-pratique.com/L...>

[2] <https://fr.wikipedia.org/wiki/Diolk...> (<https://fr.wikipedia.org/wiki/Diolkos#Fonction>)

[3] <https://en.wikipedia.org/wiki/Trire...> (<https://en.wikipedia.org/wiki/Trireme#Design>)

AUTRES IMAGES



1200px-canal_de_corinthe_-_chemin_de_halage.jpg
 JPEG - 482.3 ko
 800 x 600 pixels

Commentaires :

- [Le canal de Corinthe, yoruk, 1er mars 2018](#)

Bonjour

En espérant que le canal soit bientôt remis en état, après cet éboulement :

- <http://www.plaisance-pratique.com/L...>

Sinon, il va falloir travailler dare date sur un article pour le cap Malea... 😞

Michel

- [Le canal de Corinthe, yoruk, 10 mars 2018](#)

Second éboulement, le 09/03/2018

Le contournement se confirme, voir (on y trouve le lien vers l'annonce de Yannis Kariotakis)

Voir : <http://www.plaisance-pratique.com/C...>

Michel

- [Le canal de Corinthe - réouverture, yoruk, 24 mars 2018](#)

Sur une information de Yannis Karyotakis (aka [spi41i](#)), le canal de Corinthe a été ré-ouvert le vendredi 23 mars, libre de tout éboulement et navigable.

- Le canal de Corinthe - réouverture, amuitz, 27 avril 2018

Bonjour,

j'ai lu l'annonce de la réouverture du canal.

En dehors de cette annonce, je n'ai aucune information confirmant l'ouverture en question. Comme je vais y aller dans peu de temps, je recherche un témoignage « vécu » d'un marin ayant emprunté le canal de Corinthe depuis son éboulement...

Merci.

José

- Le canal de Corinthe - réouverture, Négofol, 28 avril 2018

MarineTraffic indique des passages de navires...

<https://www.marinetraffic.com/en/ai...>

(https://www.marinetraffic.com/en/ais/details/ports/17/Greece_port:CORINTH%20CANAL).

- Le canal de Corinthe, DOUG LE, 29 avril 2018

Je suis passé avant hier au dessus, il y avait un bateau qui passait.

- Le canal de Corinthe à nouveau obstrué, yoruk, 11 novembre 2018

Le canal de Corinthe, à nouveau obstrué

<https://www.youtube.com/watch?v=8I-...> (<https://www.youtube.com/watch?v=8I-10cR8WYs>).

- Le canal de Corinthe à nouveau obstrué, yoruk, 11 novembre 2018

Mais rouvert aujourd'hui... restez prudents...
