

Hans Kouwenberg

À BORD DU « NOORDERZON »...



**L'aventure de deux « terriens »
à bord d'une vraie péniche de commerce,
transportant des matériaux entre les Pays-Bas et la France.**

Table des matières

Préface.....	3
Mariniers, et ce qui s'est passé avant	5
Chargement.....	11
Les premiers kilomètres	15
À l'étranger	22
Formalités	25
Freycinet	26
Écluser	31
Souterrains, portes de garde et passes étroites	37
On passe Inor.....	40
Petit, plus petit, le plus petit	44
Remplaçant	44
De la Marne au Rhin	51
Sur la Moselle et.... vers le sommet	55
Des catastrophes, l'une après l'autre	62
Dormi trop longtemps	69
Adieu Maria	73
La Petite Saône	78
Presque de retour dans le « grand gabarit »	84
La Grande Saône	88
Déchargé – nettoyé – chargé	94
Si bleue, si bleue	99
La mer	105
Tout est bien qui finit bien... le début de DIX années de satisfaction ..	111
Glossaire	113

Préface

Chaque garçon a parfois rêvé de pouvoir se mettre au volant d'un vrai grand camion plutôt que dans sa petite voiture. Un tel monstre de la route, dans lequel on devient le seigneur des autoroutes immédiatement ! Et chaque garçon a voulu échanger son Solex contre une moto de course.

Une fois que ce garçon apprend à naviguer sur un sloop ou un yacht, et qu'on lui demande s'il aimerait conduire une vraie péniche, la réponse enthousiaste sera généralement « oui, cool ! ». Et en effet, la plupart des gens le trouveront « génial » lorsqu'ils dirigent un bateau énorme pour la première fois, sous l'œil attentif d'un marinier professionnel. Et quand ils y arrivent (plus ou moins), la joie est grande.

Ce livre décrit les aventures de deux garçons qui, après des essais sur une péniche aménagée, échangent définitivement leur statut de « plaisancier » pour celui de « batelier artisanal », avec tous les périls qui en découlent. C'est l'histoire ultime de la réalisation d'un rêve de garçon. Mais c'est aussi l'histoire de la découverte de ce que la vie d'un marinier fluvial est fondamentalement différente de la vie « à terre », et que cela n'est pas ou peu compris par les autres « habitants du rivage ».

Au cours des vingt-cinq années pendant lesquelles l'auteur a dû s'occuper de navigation professionnelle (d'abord dix ans comme « capitaine débutant », puis quinze autres années comme entrepreneur dans le domaine des logiciels de navigation, y compris tous les contacts avec l'industrie et avec le ministère des travaux publics et le ministère des transports), il a développé une vue très personnelle des différents aspects de la vie sur un bateau de commerce. Il a constaté l'absence totale de connaissances à ce sujet chez les administrations, ce qui provoque obstinément une politique néfaste pour la navigation fluviale par les autorités concernées.

Au cours de ces vingt-cinq dernières années, la péniche dite « Freycinet » a pratiquement disparu du « paysage fluvial ». Des millions d'euros ont été gaspillés en projets de stimulation, appelés « pilots » en anglais, des expériences inutiles qui avaient pour but de soutenir le transport par voie d'eau. Ces projets étaient mis en place sans exception par des personnes qui auraient du mal à dire où est l'avant et où est l'arrière d'un bateau. Les « forces du marché libre » ont été introduites sans qu'on comprenne les conséquences prévisibles, désastreuses. En bref, peu de progrès est réalisé en matière de rentabilité du transport fluvial (en particulier pour les petites péniches), bien au contraire. Et il n'est pas certain que ce livre puisse changer cela.

Pour l'amateur de (petites) voies navigables, peut-être lui-même un plaisancier, ce livre est une source de faits intéressants sur le passé et le présent des voies navigables et sur le rôle que ces dernières ont joué dans le transport. Au passage, le lecteur attentif apprend beaucoup sur la relation parfois précaire et difficile entre la navigation professionnelle et la navigation de plaisance, et comment ce rapport peut devenir plus facile et plus agréable avec peu d'efforts.

Mais surtout, le livre décrit une aventure dans laquelle les deux protagonistes se sont lancés. La réalisation d'un rêve de gosse, qui aurait pu finir mal mais dont ils ont pu profiter après tout. Au début l'idée était stupide et idiote : un

développeur de logiciels et le directeur d'une Académie des Beaux-Arts qui démissionnent pour se mettre à la barre d'un bateau de transport de 350 tonnes, bien qu'ils n'ont jamais embarqué sur quelque chose de plus grand qu'une barque à pêche ? Alors comment se sont-ils débrouillés ? Pourquoi n'ont-ils pas coulé, se sont noyés ou fait faillite ?

La réaction du plupart de leurs amis qui ont entendu parler de ce projet « audacieux » a été l'index pointant vers le front. Mais pour les deux amis c'était une passion ! Une passion bizarre, peut-être, mais une passion qu'ils voulaient absolument réaliser. Et c'est ce qu'ils ont fait ! Dans cette histoire vous lirez comment.

La morale de l'histoire n'a rien à faire avec la batellerie, les canaux, le transport ou les péniches. La morale de l'histoire est simplement : si jamais vous avez un projet fou qui a son origine dans votre passion, FAITES-LE ! Réalisez vos rêves, suivez vos passions, faites tous les folies que votre cœur vous murmure. Bien sûr ça pourrait finir mal, mais il y a beaucoup plus de chance pour que cela finisse bien, très bien...

Pour finir, un avertissement pour les lecteurs français : cette histoire est la traduction d'un livre en néerlandais, paru en 2019. Le texte est traduit par l'auteur lui-même, ce qui veut dire qu'il y a tant d'erreurs et d'expressions inhabituelles que ça fera parfois mal aux yeux des Français ! Le livre est quand-même publié comme « e-book » pour que tous ceux qui se trouvent en confinement à cause du virus Corona aient quelque chose à lire – et peut-être, quelqu'un s'ennuie tellement, qu'il ou elle pourra aider à la correction du texte ! Pour que dans une version plus définitive, l'histoire soit écrite comme il faut... Je vous souhaite beaucoup de plaisir avec la lecture !

(Deux heures après ma première annonce de ce livre, j'ai reçu un mél de Michel Weinfeld, un ami depuis longtemps, qui a souvent corrigé les textes de nos produits informatiques. Il a insisté de vouloir corriger mon texte, et trois jours après l'envoi du fichier j'ai reçu le résultat de son travail admirable ! Je suis sûr que je le remercie de la part de tous mes lecteurs ; Michel les a préservé de beaucoup d'irritations ! Merci, Michel.)

Mariniers, et ce qui s'est passé avant....

C'est parti : pour la première fois nous dirigeons notre propre péniche vers le port de chargement dans le Laurenshaven de Rotterdam. Nous sommes en route pour charger 250 tonnes (deux cent cinquante mille kilos !) d'une matière qui est appelée « Vermiculite » dans les papiers de l'affréteur ; nous n'avons aucune idée de ce que c'est. Et ces 250 tonnes de vermiculite, nous devons les transporter de Rotterdam à Lyon. Cela représente environ 1200 kilomètres de navigation, avec pas moins de 225 écluses !



La route du « Noorderzon' de Rotterdam à Lyon... Un clic sur la carte ouvre la [carte INTERACTIVE](#) qui permet de zoomer et d'étudier le parcours de plus proche. La carte représente la route exacte du voyage de 1991.

Aucune personne sensée n'aura jamais eu l'idée de devenir marinier sans la moindre expérience. La plupart des gens sont déjà très stressés lorsqu'ils doivent faire entrer un petit yacht dans leur port d'attache ou lorsqu'ils doivent passer une écluse. Et dans la navigation il n'est pas rare que les choses tournent mal : une jambe encore à bord, l'autre déjà à terre, et voilà, on se mouille ! Alors si on ne peut pas se débrouiller avec un bateau aussi petit et maniable, pourquoi essayer la même chose avec quelque chose de cinq fois plus long, deux fois plus large et (même à vide) dix fois plus lourd ?

Dans notre cas, cette entreprise folle est le résultat d'une série de circonstances fortuites. Un jour, nous avons acheté un bateau aménagé en habitation à Amsterdam, sans avoir l'intention de le faire naviguer. Mais lors de la remise des clés, le vendeur a déclaré : « Oh oui, avant que j'oublie de le dire, le moteur fonctionne encore, vous savez ! » Et parce que la curiosité est forte (et aussi parce que le permis de navigation n'existait pas encore à cette époque), un jour les « amarres » ont été largués. Même si, à l'époque, il s'agissait de démêler un enchevêtrement presque inextricable de restes de corde, avec lequel la péniche était presque « clouée » à la rambarde du quai de l'Amstel à Amsterdam. Après tout, on ne nous avait jamais appris à faire un bon nœud dans une corde...

Une fois que le vent s'est emparé de ce petit bateau, il s'est avéré se déplacer vers l'autre côté de la rivière beaucoup plus rapidement que prévu. Pas parce que nous l'ayons envoyé là-bas, non, il était juste poussé vers l'autre côté par le vent ! Des bateaux-mouche qui arrivaient klaxonnaient fort et longtemps. Nous passions juste devant une seule péniche chargée lourd de sable, mais elle n'a même pas klaxonné. Le marinier a probablement pensé : « Vous faites ce vous voulez ». L'énorme bateau nous a dépassés à cinq centimètres, sans décélérer.

Bien sûr, nous avons tourné le volant violemment. Nous avons aussi fréquemment inversé l'hélice, en avant puis en arrière. Aucune de nos actions ne semblait avoir le moindre effet sur la direction dans laquelle notre bateau dérivait. Finalement, nous nous sommes arrêtés contre la péniche, qui était généralement notre voisine opposée. S'éloigner de là s'est avéré impossible pendant des heures : le vent avait décidé que nous vivions à l'ouest de la rivière Amstel plutôt qu'à l'est.

Ce n'est qu'après des dizaines de tentatives frénétiques que nous avons réussi à éloigner le bateau de notre voisine involontaire. Mais il s'est avéré que le retour à notre poste d'amarrage était hors de question. Au lieu d'aller là, le bateau a traversé l'écluse de l'Amstel - mais maintenant à reculons. Aucune de nos tentatives pour maîtriser le bateau n'a abouti.

À l'époque, les écluses de l'Amstel étaient soumises à une obligation d'enregistrement pour les bateaux de passage. Et même si c'était à contrecœur : nous passions !. C'est pourquoi l'éclusier de service utilisait des grandes gestes pour faire comprendre que nous devons nous arrêter. Notre seule réponse était : « Oui, d'accord, mais comment ? » Heureusement, une corde qui pouvait être crochétée autour d'un bollard a pu nous freiner, de sorte que nous avons pu payer nos droits de port à l'éclusier, qui n'a fait que remarquer subtilement : « Pas encore beaucoup d'expérience, je suppose ? »

Pour faire court : au cours des seize années passées sur notre péniche d'habitation, nous avons appris à naviguer lentement mais sûrement, à travers les avaries et la honte. Parce que la pratique est un art. On apprend à comprendre à quelles lois de la dynamique un bateau obéit. Et puis on apprend aussi un peu de ce qu'on peut faire pour manipuler cette dynamique. Mais il ne faut pas être trop optimiste : avec une force de vent supérieure à trois Beaufort (15 km/h), le vent est déjà plus fort que le moteur, alors on ne pouvait tout simplement pas naviguer. Mais il faut le dire : un petit bateau avec un moteur d'à peine 30 cv et avec un tirant d'eau trop faible pour résister au vent, ça donne une bonne formation. Quoi qu'il en soit, après 16 ans d'entraînement, d'embrouilles et de gaffes, nous avons eu une idée vague de comment faire naviguer un tel bateau.

Une deuxième coïncidence est une carrière quelque peu négligemment planifiée : au moment où mon ami et moi avons un peu marre de nos CDI respectifs, le projet est né de gagner notre vie en exploitant une péniche-hôtel. Nous avons des amis qui l'avaient déjà fait à l'époque, et ça nous semblait à la fois romantique, varié, libre et aventureux. Alors la péniche d'habitation dans l'Amstel est vendue et remplacée par une véritable péniche de commerce, le « Noorderzon », un bateau dit « Freycinet », qui devrait « seulement » être transformée en hôtel flottant. Et bien sûr, quelques autres petites choses doivent être organisées aussi : il faut obtenir un permis de navigation, trouver des clients, et apprendre comment fonctionne un hôtel flottant.

Il s'avère que le permis de navigation est le moindre des problèmes : un cours en écrit au « *Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart* » (KOFs en abrégé, « Collège pour la batellerie » en français) fournit toutes les connaissances théoriques nécessaires pour naviguer même sur un bateau de 4000 tonnes ou plus. Pour quelqu'un qui a fait le BAC et même l'université, cela ne devrait pas poser de problèmes, avons-nous cru. En pratique, c'est toujours décevant : lorsque le premier « devoir » (envoyé par la poste) est renvoyé, la note obtenue est : 2 ! La cause ? J'ai répondu à la question « Dans le sens de la navigation, tribord c'est à gauche ou à droite » : « Droite ». La bonne réponse, selon l'enseignant, aurait dû être : « Vu dans le sens de la navigation, tribord c'est à droite ». Comme je n'ai pas répété toute la question dans la réponse, je coule comme une brique pour mes devoirs....

Je ne veux pas prétendre qu'il n'y avait rien à apprendre dans les cours en question, bien au contraire. Bien sûr, nous ne savions rien sur le chargement des bateaux, sur la façon de faire face aux effets du courant et du vent, sur toutes sortes de risques à bord et sur les règles de circulation sur l'eau. J'ai appris beaucoup de ces choses dans les cours. De nombreuses connaissances spécifiques sont nécessaires dans le domaine de la navigation fluviale, par exemple pour déterminer correctement le poids de la cargaison ou pour savoir quels sont les documents et permis requis pour un transport par voie navigable. J'ai bénéficié de ces leçons malgré leur façon d'instruire.

Mais il y a aussi tellement de choses dans les cours, qu'on peut savoir avec une dose de bon sens, qu'à la fin des cours je passe mon examen théorique « avec grande distinction ». Depuis lors, j'ai donc été officiellement autorisé à faire naviguer un bateau. Ça peut être un petit bateau Freycinet, comme le « Noorderzon », mais curieusement aussi un convoi poussé avec six barges

chargées contenant 10 000 tonnes de marchandises ! Depuis que nous nous en sommes rendus compte, nous regardions les convois poussés avec suspicion...

Pour acquérir la connaissance du fonctionnement de la péniche-hôtel, nous faisons appel à des amis et des connaissances, qui sont déjà actifs dans ce domaine : nous nous engageons comme capitaine et matelot-cuisinier sur un bateau-hôtel existant. Avec ce type de bateau (souvent des péniches aménagées aussi) des classes d'école ou d'autres groupes traversent les Pays-Bas pendant une semaine. Cette saison-là, nous voulons voir de nos propres yeux ce qui se passe dans cette « hôtellerie fluviale ».

Bien que notre projet aurait dû se situer un peu plus dans le « segment supérieur » de ce marché, nous voulons profiter de notre saison d'essai pour connaître les activités quotidiennes à bord d'un bateau. Et en effet : au début de la saison, nous l'avons trouvé amusant, attrayant, libre et varié. Et notre public étant en vacances, l'atmosphère est plutôt bonne.

Mais à la fin de la saison (plein de semaines de pluie incessante et plein d'hôtes grincheux qui en sont la conséquence), on découvre que le travail n'a pas que des avantages. Les itinéraires que ces groupes préfèrent emprunter se révèlent souvent les mêmes, de sorte qu'au bout de quelques semaines, on commence à se sentir un chauffeur de bus. Le travail à bord devient une ornière. Et le pire, c'est que la passion de la navigation fluviale, qui nous anime, fait généralement défaut chez les passagers : ils veulent seulement être transportés le plus rapidement possible d'une discothèque à l'autre, ou dans le meilleur des cas, d'un musée à l'autre. Par conséquent, plus tard dans la saison, il nous est de plus en plus difficile de réprimer la tendance à jeter nos clients par-dessus bord ou de les mettre à la porte. Mais bon, nous ne nous en sommes rendus compte qu'en fin de saison.

Il reste aussi la reconstruction du bateau. Heureusement (avec ce que nous savons aujourd'hui) nous avons adopté une approche prudente : le bateau que nous avons acheté doit subir deux rénovations, à savoir la partie hôtel dans la cale, et le logement du capitaine. Nous avons donc demandé deux devis à la même entreprise, le premier pour la rénovation du logement du capitaine, le deuxième pour les travaux (beaucoup plus importants) de la partie hôtel. L'idée était la suivante : si la première rénovation est effectuée dans les délais et dans les limites du budget, la deuxième sera bonne aussi. Ainsi, on commence la démolition du logement existant du marinier, qui devra être transformée en un logement tout neuf et moderne, dans deux semaines.

La prudence de cette approche n'était pas exagéré : après six (!) semaines de rénovation, le nouveau logement du marinier est (presque) terminé, mais le budget semble avoir été multiplié par quatre. Si nous nous attaquons la partie hôtel de la même manière, nous serons au point mort pendant toute une saison et, en plus, nous ferons tout simplement faillite !

Mais dans ces circonstances précaires, des bons conseils nous parviennent : deux autres mariniers, un couple que nous connaissons bien, nous l'expliquent : « Vous avez un beau bateau. Rien n'a encore été gâché ou changé dans la cale. Le bateau est toujours enregistré comme bateau de commerce, ce qui signifie que, compte tenu de la réglementation en vigueur, il a déjà beaucoup de temps

d'attente au bureau d'affrètement (voir encadré 1). Vous avez tous les papiers nécessaires. Alors : devenez mariniers de commerce ! »

Un dîner agréable (somp tueusement arrosé de grands vins, car ils ont navigué en France avec leur bateau « De Raaf ») suffit pour nous faire comprendre que leur suggestion n'est pas folle : la cargaison d'une péniche ne parle pas, de sorte que la tendance à débarquer ses propres clients ne peut pas se produire ; en outre, la zone de navigation, en particulier pour une péniche « Freycinet », le type de bateau du « Noorderzon », est beaucoup plus variable que dans la planification (généralement entièrement fixe) des voyages de passagers ; et parce qu'en tant que marinier d'une péniche de commerce, on a tout le bateau pour soi-même tout au long du voyage, cela donnera un sentiment de liberté bien plus fort que les promenades en bateau, surtout si on fait des voyages qui nécessitent beaucoup de jours de navigation (comme vers la France). L'arrosage continue jusqu'au dessert, et nous avons déjà décidé : nous voyons devant nous comment nous rencontrerons nos amis quelque part en France et comment nous leur rendrons visite afin de refaire ce dîner (y compris les boissons, bien sûr).

Toutes ces choses, les expériences avec la péniche d'habitation, le cours de navigation, la saison d'essai sur le bateau-hôtel et la réalité de la rénovation inestimable, semblent maintenant se transformer en un « projet légèrement modifié » : nous ne devenons pas des exploitants d'une péniche-hôtel, non, nous devenons des mariniers de commerce, des transporteurs de cargaison !

Lorsque la gueule de bois est passée, après un jour ou deux, nous annulons la rénovation du bateau, deuxième phase ; nous dégageons et nettoyons le « Noorderzon » de l'avant vers l'arrière, nous nous dirigeons vers un port d'attente près du bureau d'affrètement de Rotterdam et nous nous y enregistrons. À ce moment-là, le « Noorderzon » était 'vide' de plusieurs mois, et parce que les bureaux d'affrètement fonctionnent de telle manière que le propriétaire du bateau, qui est 'vide' depuis le plus longtemps, obtient le premier choix parmi les transports proposés (voyages en termes de la batellerie artisanale), nous sommes au premier rang quand ces voyages sont annoncés.

Toutes sortes de voyages sont proposés dans le gabarit acceptable avec le

Encadré 1 : le bureau d'affrètement

Jusqu'au début du siècle, le transport par péniche était « réglementé ». Cela signifie que le gouvernement a interféré dans l'attribution des cargaisons aux bateaux. L'objectif était de faire en sorte que les prix du transport restent raisonnables et que le secteur ne soit pas pénalisé par la concurrence en raison d'une surcapacité, jugée nécessaire à l'époque pour garantir la sécurité du transport par bateau. Chaque transport était donc proposé, à l'un des bureaux d'affrètement, dont ceux de Rotterdam et d'Amsterdam qui étaient les plus importants aux Pays-Bas. Ceux qui étaient à vide (et enregistrés) depuis le plus longtemps avaient le premier choix parmi la gamme de transports proposés (« voyages »). Les voyages apparaissaient sur un grand panneau ou écran, après quoi les bateaux étaient « appelés » dans l'ordre de vidange. Celui qui voulait accepter un « voyage » levait simplement la main et se voyait attribuer le voyage en question. Le marinier était ainsi « affrété ».

« Noorderzon » (moins de 350 tonnes, qui est notre 'port en lourd', mais si nous voulons aller en France, il ne faut pas dépasser 250 tonnes en raison du tirant d'eau maximal dans les canaux français). Notre principe était : « plus c'est loin, mieux c'est ». Nous demandons des conseils au passage aux autres mariniers, en particulier à ceux qui se rendent régulièrement en France. Finalement, je lève la main sur un voyage proposé avec de la vermiculite du Botlek à Lyon : le premier saut dans les profondeurs ! Nous recevons donc les papiers avec lesquels nous pouvons nous rendre au lieu de chargement dans le Laurens haven de Rotterdam, où il nous faut nous annoncer le soir même. Et donc, avant qu' on ne s'en rende compte, on est tout à coup un marinier artisanal !

Encadré 2 : GRAND – PLUS GRAND – Le PLUS GRAND

On observe également une tendance aux économies d'échelle dans la batellerie. Après tout, les grands bateaux peuvent transporter plus que les petits, souvent avec une consommation de carburant par tonne-kilomètre inférieure et un équipage comparativement plus réduit. Les bateaux sont donc devenus beaucoup plus grands, en mer comme sur les principales voies fluviales. Mais dans la navigation intérieure, il y a un facteur essentiel qui fait obstacle aux économies d'échelle : les dimensions des écluses et des ponts. Ces dimensions sont limitées sur plus de la moitié des voies d'eau en Europe. Par conséquent, même s'il était plus viable économiquement, aucun bateau plus grand ne pourrait y naviguer. Et comme ce sont précisément ces petites voies navigables qui ont un nombre incalculable d'écluses, l'agrandissement n'est pas une option. Malheureusement, la politique n'a jamais tenu compte de ce rapport entre la voie d'eau et la taille des bateaux, ce qui a mené à une négligence désastreuse du « petit bateau » et à la quasi-disparition du transport avec ces petits bateaux - au profit du TRANSPORT ROUTIER ! Ainsi, dans de nombreux endroits, une tendance à court terme vers des économies d'échelle n'a pas conduit à la croissance, mais plutôt à la diminution du transport par voie d'eau - dans certaines régions jusqu'à sa disparition complète !

Pour beaucoup, cependant, cette petite échelle n'est pas un handicap, mais plutôt un AVANTAGE : parce que tout est beaucoup plus humain, toute la vie à bord d'un petit bateau est plus calme, plus détendue. Et comme les écluses ne fonctionnent généralement pas « 24 heures sur 24 », la vie y est automatiquement moins trépidante que, par exemple, sur le Rhin.

Chargement

Bien sûr, lorsqu'on est en route pour charger un bateau pour la première fois, les nerfs hurlent au fond de la gorge (comme on dit aux Pays-Bas). En regardant le bateau depuis la timonerie, on voit une immense quantité de lourdes écoutilles en bois, goudronnées noir, reposant au milieu sur une poutre en acier qui (comme on le sait d'après les leçons théoriques du KOFs) est appelée le *sommier*. Ces mêmes leçons apprennent également que tous ces tracas doivent être éliminés avant le chargement : les écoutilles, les sommiers et les « gottes », les poutres en bois de chaque côté d'une écoutille entre le sommier et le « denbord ». Le denbord est ce qu'un 'terrien' appellerait le bord surélevé autour des écoutilles. Pour charger, le bateau doit, en d'autres termes, avoir une cale complètement ouverte. En d'autres termes : « le toit doit se détacher ». En naviguant vers le port de Laurens haven, nous inspectons les écoutilles pour voir comment tout cela doit être fait. Et une fois que nous sommes à Laurens haven et que nous avons fait savoir au superviseur que nous étions là, le soir, nous passons beaucoup de temps à philosopher sur la manière dont nous pouvons nous assurer que nous sommes chargés exactement droit, sans que le bateau ne soit incliné ou penché en arrière ou en avant. Parce que, d'après les histoires d'amis, on finira par enfoncer « trop profondément » et on aura de gros problèmes dans les voies navigables françaises. Nous décidons de donner un pourboire au grutier, pour éventuellement reprendre un peu de cargaison mal placée pour la déposer ailleurs. La tête pleine de soucis pour l'inconnu, nous allons nous coucher.

Au milieu de la nuit, nous nous réveillons parce que quelqu'un tape sur le fer du « rouf » avec un marteau ou une clé. On entend : « Chef, ouvrez, on va commencer ! » En regardant le réveil, je vois qu'il est quatre heures du matin. Nous plaignant de si peu de compassion, nous nous sommes vite habillés et un peu plus tard, je suis sorti de la porte de la timonerie. Un énorme danger se déplace au-dessus de ma tête, suspendu aux câbles de fer. Juste à temps, je me rends compte que c'est une benne gigantesque, avec deux mâchoires qui font chacune huit mètres de large et quatre mètres de profondeur. Avec ce monstre, ils veulent sérieusement charger notre bateau ! Lorsque je lève les yeux une deuxième fois, je vois que la largeur de l'énorme benne est la même ou peut-être même plus que les dimensions de chacun des quatre « compartiments » de notre cale !

Dès que nous pouvons nous commençons à ouvrir les écoutilles, pour la première fois de notre vie. Il faut les mettre de côté, sur une pile sur l'un des « panneaux de tabernacle », les ponts en acier, qui sont pointus au même angle que les écoutilles, tous les huit mètres environ, interrompant les écoutilles en bois. Les sommiers reposent sur ces panneaux de tabernacle. Dans l'ensemble, c'est une structure compliquée et un puzzle complet.

Dans tout ce que nous faisons, l'ombre menaçante de la benne géante plane de manière sinistre au-dessus de nos têtes. Et puis il s'avère que les écoutilles ne

sont pas seulement lourdes (elles pèsent quelques dizaines de kilos chacune) mais qu'il est également assez fastidieux de les transporter latéralement jusqu'au plus proche tabernacle. Bientôt, la sueur coule de nos visages. Lorsque toutes les écoutilles sont empilées sur un tabernacle, nous devons également soulever toutes les gottes et les placer sur la pile d'écoutilles, après quoi le tout doit être sécurisé avec un support en fer au cas où la benne le taperait, car lorsque les écoutilles et les gottes sont desserrées, elles passent immédiatement par-dessus bord.

Lorsque les deux premières piles sont empilées et fixées, il faut encore pousser le sommier de côté, jusqu'à ce qu'il repose contre le denbord où il peut être accroché avec deux crochets, puis retourné pour être suspendu à l'extérieur, c'est-à-dire hors de portée de la benne basculante. Pfff, UN compartiment (sur les quatre) est déjà ouvert !

Encadré 3 : les écoutilles

Lors du premier voyage avec le « Noorderzon », le bateau avait encore des écoutilles en bois, y compris toute la construction en acier et en bois nécessaire pour enlever les écoutilles et ouvrir les « cales ». Au cours de nos dix années de service, ces écoutilles en bois ont été remplacées par des écoutilles en aluminium beaucoup plus légères, donc toutes les poutres et les repères ont été retirés car chaque écoutille était autoportante en raison de son profil. Ces écoutilles en aluminium pouvaient être facilement ouvertes par deux personnes qui pouvaient chacune soulever l'écoutille dans une passerelle et la porter à l'avant ou à l'arrière. Au début du siècle, la plupart des bateaux étaient équipés de ce que l'on appelait des « écoutilles coulissantes », de grandes sections d'écoutilles de la taille d'un quart de l'ouverture de la cale, qui pouvaient être simplement roulées vers un des deux côtés.

Alors que nous commençons par la deuxième section d'écoutilles, il s'avère rapidement que le grutier n'a pas beaucoup de patience : avec un sifflement, l'énorme benne s'ouvre lentement, et une cascade de particules de vermiculite scintillantes tombe de sept mètres de haut sur le plancher en bois de la cale. La benne est non seulement grande, mais aussi forte : sous le poids de la première charge de vermiculite, le « Noorderzon » plonge soudainement assez loin vers l'arrière ! Une charge pèse plusieurs tonnes. Tous les deux, debout dans les passerelles étroites, nous luttons pour garder notre équilibre, et de plus, après quelques bennes, le bateau est tellement incliné vers l'arrière que nous devons vraiment lutter pour monter les lourdes écoutilles vers le tabernacle prochain. Et comme si tout cela ne suffisait pas, je me rends soudain compte que la prochaine charge de vermiculite doit vraiment aboutir dans le compartiment de cale suivant, car sinon nous aurons trop de cargaison à l'arrière du bateau. Heureusement, le grutier est un peu plus expérimenté que nous ; il attend plus ou moins patiemment que le deuxième compartiment soit également ouvert

avant de vider la troisième benne dans ce compartiment. Sans même nous accorder une seconde de repos, les tracasseries continuent : Peter et moi, nous travaillons côte à côte, écouteille après écouteille. Nous parvenons finalement à garder un peu d'avance sur la benne gigantesque. Lorsque finalement, après la huitième ou dixième benne, la substance scintillante se trouve dans la cale de l'avant à l'arrière, il semble (plus par chance que par sagesse, la substance paraît presque aussi liquide que l'eau) bien répartie sur la longueur de la cale. Je sais que c'était la chance du débutant, mais quand on mesure l'enfoncement du bateau à l'avant et à l'arrière (un peu plus tard cette nuit-là) pour voir s'il gîte, il semble que nous avons la position idéale : exactement droit à tribord et à bâbord, et l'avant du bateau enfoncé quelques centimètres plus profond que l'arrière. Rarement nous avons mieux chargé que cette première fois bizarre. Nous avons quelques tonnes de trop dans la cale : 253 tonnes au lieu des 250 tonnes convenues, mais cela semble normal : nous sommes payés en proportion du nombre de tonnes chargées (et déchargées), donc nous gagnons un peu plus. Quel sera l'inconvénient du tirant d'eau légèrement plus important (l'avant du bateau est à 2,04 mètres, alors que la profondeur officielle des voies navigables n'est que de 1,80 mètre !), nous ne pouvons vraiment pas dire à ce moment.

Lorsque l'énorme benne s'éloigne du bateau, on crie sur le quai : « Vous devez la fermer tout de suite, chef, parce qu'il ne peut pas y avoir d'eau avec cette cargaison ! » Et donc, avec nos dos encore brisés par l'ouverture, nous commençons à voir comment refermer la cale. Et tout de suite, notre inexpérience se venge : nous voyons à ce moment seulement qu'un numéro a été peint sous toutes les écouteilles. Nous nous sommes rendu compte qu'une série d'écouteilles a probablement un certain ordre d'ouverture et de fermeture, et qu'il faut remettre les écouteilles à leur propre place. Tout enfant de marins saurait ça, mais nous, les idiots de terriens, ne découvrons que lorsqu'il est trop tard que nous avons peut-être empilé les écouteilles dans le mauvais ordre. Finalement il nous faut plus de trois heures entières, après de nombreux essais et tentatives, pour remettre les sommiers, les gottes et les écouteilles plus ou moins en place. Lorsque nous refermons enfin la dernière écouteille de la cale, il fait déjà jour et il semble que nous ayons sauté la plus grande partie de la nuit....

D'abord, nous reculons le bateau pour nous éloigner de la grue de chargement, parce que d'autres bateaux attendent déjà d'être chargés. Amarrés provisoirement contre une barge sur deux ducs d'Albe, nous préparons d'abord le reste du bateau : nous fixons les écouteilles à l'aide d'un fil d'acier, que nous tirons à travers l'œil de chaque écouteille et que nous serrons à l'extrémité, puis nous enroulons des grandes bâches, appelées « toiles », sur les écouteilles en bois, pour nous assurer qu'aucune goutte d'eau ne puisse pénétrer dans la cargaison. Quand tout cela est fait, je mets la « pompe de lavage du pont » en marche et avec un jet d'eau ferme je lave toute la vermiculite, déversée dans les plat-bords et sur le rouf. La vermiculite, comme nous l'expliquent nos collègues, est aussi appelée minerai de mica et c'est une drôle de matière. Elle se compose

de minuscules paillettes qui rappellent les paillettes parfois utilisées dans le show business parce qu'elles brillent. La matière semble se répandre partout, à l'intérieur comme à l'extérieur. Une fois qu'on l'a dans la timonerie, aucun aspirateur ne peut l'aspirer. En effet, nous avons le plus grand mal à récupérer le petit peu qui a été soufflé dans la timonerie, lors du chargement. Et jusqu'à de nombreuses années après ce premier voyage, nous découvrirons encore de grandes quantités de ce gâchis brillant lors du nettoyage et de l'arrosage de la cale. Quoi qu'il en soit, pour l'instant, nous serons satisfaits lorsque nous aurons éliminé les dommages les plus visibles.

Ce n'est qu'alors que nous sommes prêts à retourner au centre-ville de Rotterdam, maintenant chargé, pour prendre suffisamment de provisions pour la route. Au cours de ce voyage de plus d'une heure, nous constatons qu'un bateau chargé navigue beaucoup plus agréablement qu'un bateau vide : la masse plus importante ralentit tous les mouvements, ce qui fait que toutes les manœuvres semblent aller beaucoup plus lentement, et la position plus profonde réduit la sensibilité aux vents de travers à presque zéro. Après nos expériences avec la péniche d'habitation, très sensible au vent, c'est un plaisir de naviguer avec une énorme charge de 250 tonnes dans la cale.

Lorsque nous nous amarrons dans le Leuvehaven à Rotterdam dans la matinée, après cette première nuit horrible, nous sommes plus morts que vivants. Mais il reste encore des courses à faire : il doit en tout cas y avoir suffisamment de provisions à bord pour que les deux personnes à bord restent en vie au moins jusqu'à la prochaine occasion de se ravitailler. Il y a donc des pains, des légumes frais et en conserve, de la viande congelée, des boîtes de soupe, des charcuteries sous vide, des pommes de terre, du riz, des pâtes, des boissons non alcoolisées, du vin, du lait, des biscuits et (à l'époque) des cigarettes en quantités choquantes. C'est une catastrophe d'emporter le tout à bord et ça cause un trou majeur dans le budget du ménage.

Lorsque tout est à bord, il faut encore récupérer les documents de la cargaison, une quantité énorme de formulaires incompréhensibles dont l'importance nous échappe. Et enfin la voiture doit être hissée à bord. Heureusement, nous avons pratiqué cela déjà, alors quand la marée (le niveau de l'eau) dans le Leuvehaven est favorable, nous prenons notre Citroën par les roues avec la grue de voiture et nous la mettons sur le côté gauche des écoutilles, juste devant la timonerie, afin de perturber la vue le moins possible. Puis, juste avant deux heures de l'après-midi, nous avons largué les amarres pour notre premier grand voyage et, quelques minutes plus tard, nous quittons prudemment le Leuvehaven, pour aller à bâbord vers la « Nouvelle Meuse ». Nous sommes en route !

Les premiers kilomètres

Dès que nous sommes sur la rivière et que le « Noorderzon » atteint une vitesse tranquille d'environ douze kilomètres à l'heure, le voyage commence à apporter un peu de la paix et du romantisme que nous avions imaginés auparavant. Les horreurs de l'ouverture et de la fermeture de la cale et l'excitation du chargement sont vite oubliées. Après quelques heures de navigation via la *Nieuwe Maas*, *Noord*, *Merwede* et *l'Andelse Maas*, nous arrivons à Heusden aux rives de la Meuse, que nous suivrons vers l'amont jusqu'au point où le fleuve n'est plus navigable. Nous prenons le temps de profiter pleinement des jours qui passeront juste en naviguant, sans les tracasseries des affréteurs, des chargeurs, des grues portuaires et des documents.

Le « Noorderzon » s'avère être un très beau bateau une fois chargé. Comme nous naviguons avec des bateaux non chargés, ou tout au plus légèrement lestés, l'expérience de la masse encombrante de près de 400 tonnes est très particulière. Il est vrai que vous devez penser plus loin, car cette grande masse prend du temps à réagir dans tout ce que vous voulez faire, mais d'un autre côté, le vent ne peut pas vous gêner. Et, en raison de la position profonde dans l'eau, vous tirez une forte vague à travers la rivière, qui laisse une belle traînée derrière le bateau : le « sillage ». Contrôler ce bateau depuis le fauteuil pivotant confortable de notre timonerie (récemment rénovée) est une expérience inoubliable. Nous passons donc la majeure partie de l'après-midi à regarder le fleuve autour de nous et les plaines inondables de la Meuse : on navigue littéralement « à travers les plus beaux jardins d'Europe » et à la fois on est chez soi pour toutes activités quotidiennes. C'est pour cette situation idyllique que nous voulions le faire.

Il y a encore quelque chose de plus qui rend la navigation avec le « Noorderzon » plus agréable qu'avec tous nos bateaux précédents : l'équipement « moderne ». La direction ne se fait plus avec une roue de gouvernail ou une barre, mais avec un « pilote automatique », un petit bâton qui se tient sur un trépied sur le plancher de la timonerie. On peut le mettre où on veut parce que le trépied n'est pas fixé. Un « indicateur de virage » est relié à ce joystick. Il s'agit d'un gyroscope, une puissante « toupie » tournante qui mesure le mouvement et la rotation du bateau. Ainsi, le pilote intelligent peut déterminer lui-même si le virage qu'on veut effectuer est effectivement réalisé. Les nombreuses petites corrections au gouvernail, qui sont nécessaires sur un bateau « dirigé manuellement », sont effectuées de manière entièrement automatique par l'électronique. Cela rend la navigation un peu plus ennuyeuse, mais aussi beaucoup moins fatigante. On peut même quitter le gouvernail quelques secondes de temps en temps pour prendre un verre d'eau ; à condition de revenir à temps pour corriger la trajectoire dès que nécessaire.

Outre ce pilote automatique, le « Noorderzon » est également équipé d'un propulseur d'étrave ou d'un propulseur de proue. Aux yeux de nombreux marins nés à bord d'un bateau, cette aide est superflue : après tout, elle ne

sert qu'à résoudre des problèmes auxquels un vrai marinier ne serait jamais confronté ! Il consiste en une hélice intégrée dans l'avant du bateau, qui peut être utilisée pour diriger l'étrave, c'est-à-dire la proue du bateau, avec un système rotatif d'entrées et de sorties d'eau. C'est précisément parce que nous ne sommes pas de vrais mariniers que nous sommes très heureux de cette aide : chaque fois que nous voyons le bateau se diriger dans une direction différente de celle prévue en raison d'une mauvaise estimation ou d'une manœuvre mal exécutée, nous pouvons simplement repousser la proue du « Noorderzon » dans la bonne direction en appuyant sur un bouton et en manipulant un deuxième « petit joystick intelligent ». Oh, si nous avions eu ça sur notre vieille péniche, comment nous aurions pu nous épargner beaucoup de gaffes !

Nous remarquons cependant que le besoin du propulseur d'étrave est considérablement réduit maintenant que nous sommes chargés, stables et en eau profonde. Et c'est une bonne chose, car des amis nous ont déjà prévenus de ne pas utiliser le propulseur d'étrave en France : il paraît que c'est si peu profond là-bas, que la boue du fond du canal serait aspirée par le propulseur ! Quoi qu'il en soit, nous sommes satisfaits de cet outil qui peut pallier notre manque de compétences en matière de pilotage, si nécessaire.

Un troisième outil est la possibilité de communiquer avec d'autres bateaux et avec les ponts et les écluses : la radio VHF (ou plutôt : les VHF, car le « Noorderzon » en avait deux). En tant que bateau d'habitation, certainement bien avant l'arrivée du téléphone portable, on était toujours coupé de tout contact avec le monde habité, et donc aussi avec les gardiens de ponts et les éclusiers. Avec eux on ne pouvait communiquer qu'en débarquant, puis en marchant jusqu'à leur poste de contrôle et en négociant ensuite l'ouverture du pont ou de l'écluse. Dans le « Noorderzon », on prend simplement la radio en arrivant à un pont ou une écluse et on s'annonce avec le numéro du bateau. Avant qu'on le sache, le pont s'ouvre ou on vous attribue une place dans l'écluse. En tant que marinier professionnel, on obtient automatiquement (mérité ou non) le statut de « *utilisateur reconnu et important des voies navigables* ». En tant que plaisancier, c'est beaucoup moins le cas. Cette communication directe fait que les passages d'écluses et de ponts avec le « Noorderzon » sont une distraction agréable. Les ponts et les écluses ne sont donc plus les obstacles frustrants et parfois tortueux dont on se souvenait sur la péniche d'habitation.

En plus de toutes ces commodités modernes, il y a le tout nouveau logement dans le « Noorderzon », où, grâce à la cuisine et au réfrigérateur, du café, du thé et des snacks sont constamment disponibles et où l'eau potable et l'électricité (provenant d'un réservoir d'eau et d'un onduleur ou d'une groupe électrogène) assurent un niveau de confort non inférieur à celui d'une maison normale.

Nous vivons tout cela pendant que les cent premiers kilomètres glissent sous le « Noorderzon », et nous sommes intensément heureux. Le bourdonnement bas du moteur diesel Scania, en bas dans la salle des machines, et les gazouillis et

les bavardages qui sortent de la radio, ce sont les seuls sons qui nous parviennent. On s'habitue à ce moteur, et on peut baisser la volume de la VHF...

Lorsqu'il est sept heures, nous commençons à ressentir la fatigue de la nuit manquée et des nombreux efforts. Nous décidons donc de chercher une possibilité d'amarrer pour notre première nuit sur l'eau. Nous ne voulons pas nous garer aux amarrages réservés pour la batellerie de commerce, parce qu'il y a toujours des discussions à propos de qui y est autorisé et qui ne l'est pas. Avec un « petit » bateau (parce que c'est ce que nous sommes dans la navigation commerciale avec nos 39 mètres de long ; certains de nos collègues font jusqu'à 140 mètres !) on est souvent réveillé par l'arrivée ou le départ d'un « grand » collègue.

C'est pourquoi nous ne nous arrêtons pas aux amarrages de Sint Andries et nous éclusons dans l'écluse de Lith pour voir si nous pouvons trouver un poste d'amarrage dans l'un des trous de gravier, des plans d'eau tranquilles à côté de la Meuse. Nous tournons donc dans le plan d'eau de Nieuwe Schans, en faisant attention car nous ne savons pas si notre tirant d'eau ne sera pas un peu trop important pour cette endroit. Mais tout se passe bien et un peu plus tard, nous flottons au milieu d'un large lac, pour bientôt constater que l'amarrage aux quais ne sera pas possible avec notre enfoncement : les rives sont à peine assez profondes pour un petit yacht et à part quelques péniches aménagées, il n'y a rien à quai.

Encadré 4 : AMARRAGES

Un bateau de navigation fluviale, grand ou petit, a besoin d'une certaine longueur de quai pour pouvoir s'amarrer facilement et en toute sécurité. Pour une « trente-huit mètres » cela représente plus de 40 mètres, mais certains grands bateaux ont besoin de 140 mètres. Contrairement à la croyance populaire, le nombre de postes d'amarrage pour les bateaux de navigation intérieure n'est pas très important ; dans certaines eaux - comme le Rhin et le Waal - il n'y a même presque pas de postes d'amarrage disponibles. En outre, de nombreuses places sont réservées, par exemple les places d'attente aux écluses, qui ne sont destinées qu'aux bateaux attendant l'éclusage. Par conséquent, il faut planifier soigneusement : ceux qui ne veulent pas - ou ne sont pas autorisés à - naviguer de nuit doivent savoir quel poste d'amarrage peut être atteint à la fin de la journée et s'il est adapté - et LIBRE ! Comme il y a souvent beaucoup de monde dans ces quelques endroits, les petits bateaux cherchent parfois d'autres postes d'amarrage, où il est plus calme.

Alors on fait tomber l'ancre. Le « Noorderzon » est équipé de pas moins de deux ancres géantes, qui peuvent être hissées à l'aide d'un petit moteur. Quelle différence avec l'ancienne péniche d'habitation, où il fallait monter une ancre à la main, ce qui impliquait parfois de manœuvrer un treuil pendant une demi-heure. Non, c'est différent maintenant ! Nous avons donc jeté une des ancres plus ou moins au milieu du plan d'eau. L'ancre tombe avec un fort éclaboussement et beaucoup de bruit de chaîne. Sans doute les habitants des péniches du lac sont réveillés par notre arrivée. Quand nous voyons que l'ancre « tient », nous coupons le moteur. En profitant du silence total, nous préparons quelque chose à manger et dans le crépuscule, nous nous asseyons sur le pont pour un moment. À notre grande surprise, le « Noorderzon » tourne autour de l'ancre encore longtemps, il n'est donc pas question de regarder la télévision, car l'antenne râteau tourne avec le bateau....

Heureusement, c'est une soirée plutôt calme, même si nous nous réveillons parfois à cause des bruits étranges de la chaîne de l'ancre contre la coque en acier. Mais nous sommes si fatigués que nous dormons tous les deux comme des bébés.

Quand on se réveille le lendemain matin vers six heures au son du réveil, on ressent encore la fatigue de la veille. Mais nous nous retrouvons bientôt sur le pont avant du « Noorderzon » et nous réfléchissons à comment faire monter l'ancre. Il paraît que le treuil d'ancre motorisé est équipé d'une sorte de moteur de tondeuse à gazon, qui doit être tiré avec un cordon de démarrage. Il faut beaucoup d'essais, de jurons et de tiraillements avant que le moteur ne décide finalement de démarrer. Puis la chaîne d'ancre se retrouve avec un bruit de « plong-plong » des maillons. L'ancre elle-même finit par apparaître au-dessus de l'eau, avec un énorme boule d'argile de rivière, qui est rapidement nettoyée à l'aide du tuyau de lavage de pont.

Pourtant, c'est assez de « tracas » pour nous fatiguer avant même de sortir du plan d'eau de Nieuwe Schans et de retrouver la Meuse vers l'amont. Les mariniers parlent de « l'amont » lorsqu'ils remontent le courant, ce qui confond parfois les « terriens » lorsqu'ils disent : « Je dois monter, à Bâle », car aux yeux des autres, Bâle est finalement dans le sud (donc « en bas » sur la carte).

Quoi qu'il en soit, une fois de retour sur la voie navigable, nous nous abandonnons au charme du paysage fluvial et de la tranquillité de voyager à une vitesse inférieure à celle d'un vélo. Sur cette partie du trajet, les écluses sont encore relativement éloignées les unes des autres, de sorte que l'éclusage est toujours une agréable interruption de la journée. Par les écluses de Grave, Sambeek et Belfeld, nous atteignons les amarrages au-dessus (c'est-à-dire au sud !) de la dernière écluse où nous nous amarrons au quai d'attente pour la nuit ; nous n'avons pas envie de nous disputer avec le moteur du guindeau le lendemain.

Allongés au quai de l'écluse, nous pouvons regarder la télévision (du moins pour l'instant, l'antenne reste immobile) et nous avons donc un « dîner télé » pendant que nous regardons les dernières actualités et le journal télévisé. Rien qui nous intéresse....

La deuxième nuit se passe mieux que la première et le lendemain matin, nous sommes reposés et prêts pour une autre journée longue mais tranquille. Les écluses de Heel, Maasbracht et Born et les écluses de Limmel nous séparent encore de Maastricht, où nous devons nous assurer que les « bunkers » (les réservoirs de diesel) sont remplis et que le réservoir d'eau est plein. Il faut également acheter des barils d'huile de lubrification et de graisse pour l'arbre d'hélice. Et il nous faut nous décharger de l'huile usagée.

Avec le fioul (comme les marinières appellent généralement le gazole), nous allons vivre une aventure avec les douanes françaises, plusieurs semaines plus tard. Car nous ne sommes pas au courant du fait que la TVA doit être payée sur le gazole consommé en France (à cause d'une exonération de la TVA aux Pays-Bas) ce pourquoi il est nécessaire de tenir un registre précis du nombre de litres de gazole que l'on introduit en France dans les cuves, afin de pouvoir déterminer avec combien de litres on quitte la France et de calculer la différence. Qui aurait dû nous le dire... ?

Bientôt tous les réservoirs de fioul sont pleins et l'eau potable aussi. Le bateau « Maria » vient à côté, qui doit aussi faire le plein. Pour ce premier voyage, nous naviguerons en grande partie en couple avec Gérard, le marinier du « Maria », qui est chargé au même moment, lui avec des engrais pour Corre, un petit port qui se trouve environ à quatre jours de navigation avant Lyon sur la Saône. Comme les routes de navigation sont les mêmes sauf nos quatre derniers jours, Gérard a proposé de nous aider si nécessaire, et de nous informer sur des choses que nous, en tant que marinières novices (ou plutôt : amateurs) ne saurons peut-être pas. Lorsque le « Maria » a fini le remplissage, nous partons ensemble pour nous rendre à la première écluse de Belgique, à l'endroit où la Meuse canalisée rejoint le canal Albert, près du village de Lanaye (car la Belgique est tout de suite francophone à la frontière près de Maastricht). En néerlandais ou en flamand, cette écluse est appelée « *Ternaaien* » qui sonne comme « à baiser » pour un Hollandais...

Le complexe d'écluses de Lanaye se compose de trois sas (un quatrième, gigantesque, a été construit en 2015) ; l'un d'eux a des dimensions contemporaines, mais à côté du grand sas, il y a deux anciennes écluses plus petites. Le « Maria » et le « Noorderzon » ont chacun un de ces vieilles écluses, de sorte que nous sommes éclusés séparément pour combler la différence de hauteur de plus de douze mètres avec le canal Albert. Dans un sas aussi étroit, on devient très conscient de ce qui peut tourner mal : trop tard pour détacher une corde avec laquelle on s'est provisoirement amarré à une des bollards fixes enfoncés dans le mur de l'écluse et on se voit pendu, et si vous avez de la chance, l'amarre se casse ; ou bien on flotte un peu trop en avant ou en arrière,

de sorte que le bateau percute les portes ou (pire encore) se retrouve coincé sous l'une des poutres, tandis que l'eau autour du bateau coincé continue à monter à une vitesse folle ; il y a assez de cauchemars pour vous tenir éveillé pendant des semaines.

Bien sûr, tout se passe bien et beaucoup plus vite qu'on ne le pense, nous sommes à la hauteur du « Canal Albert », à près de 58 mètres au-dessus du niveau de la mer. Mais on ne peut pas sortir encore, car les péniches doivent payer des droits de navigation en Belgique. C'est donc un péage. Pour régler ces obligations, le marinier doit se présenter au premier « bureau d'accueil pour les droits de navigation ». Souvent, ces bureaux sont situés à une écluse, mais pour une raison ou une autre, Lanaye n'est pas un bureau d'accueil ; il se trouve à dix kilomètres plus loin, le long du « Canal Albert ». Afin de prouver que nous sommes entrés en Belgique par l'écluse de Lanaye, nous recevons un formulaire vert avec un timbre, qui doit être présenté au bureau plus loin. Alors on doit s'amarrer et monter à la salle de contrôle des écluses (deuxième étage !), prendre une note, redescendre, larguer les amarres et sortir. Puis on doit faire dix kilomètres, amarrer à nouveau, et aller au bureau. Ce n'était que des années plus tard qu'on a décidé que c'était peut-être possible d'arranger les choses plus efficacement...



Une fois amarré devant le bureau d'accueil et après le règlement des 40 francs belges dus, il est tellement tard que nous décidons d'arrêter. Alors nous cuisinons, mangeons et (oui, je l'admets) nous prenons un verre ensemble. Après tout, nous devons célébrer le fait que nous avons réussi à quitter le pays avec le bateau et son chargement !

Encadré 5 : Le marinier du « Maria »

Gérard van der Flier, le marinier de la péniche « Maria » était, comme nous, un « novice »: en tant que fils de ministre et anthropologue, il avait lui aussi eu l'idée romantique de devenir batelier artisanal. Il était passionné de la France et aimait naviguer, comme nous, vers les destinations les plus méridionales : Lyon, le Rhône ou encore le port de Sète.

Après un voyage sur le Rhône, à peine amarré à Avignon, sa ville préférée, Gérard a souffert d'un arrêt cardiaque. Il est mort sur place, au grand effroi de sa petite amie, laissée veuve et qui a dû organiser tous les tracas liés au rapatriement du corps.

Des mois plus tard, elle nous a téléphoné en larmes, car une demande de dispersion des cendres de Gérard dans le Rhône - sa dernière volonté - avait été rejetée par les autorités françaises. Outrés par une telle frénésie bureaucratique, nous l'avons invitée, avec les autres proches de Gérard, à bord du « Noorderzon », qui se trouvait à Avignon à l'époque. Ainsi, ses proches ont pu disperser les cendres de Gérard sur le Rhône.

Lorsque le vent a soufflé un nuage de cendres au-dessus du « Noorderzon », à l'horreur des pleureurs, Peter a subtilement fait la remarque suivante : « Ah, Gérard était toujours le bienvenu à bord »

À l'étranger

On peut se demander si la Belgique est vraiment « l'étranger », mais la navigation y est en tout cas particulière. Non seulement parce que la bureaucratie est si folle (entrer dans l'écluse, monter les escaliers, aller chez l'éclusier, tamponner un billet, descendre du bureau et descendre les escaliers) mais aussi et surtout parce que le paysage des deux rives de la Meuse est soudain complètement différent de celui des Pays-Bas. Ici pas de plaines d'inondation herbeuses avec des troupeaux de vaches et des clochers au loin, mais des rives en béton, des barrages, de hautes collines de part et d'autre de la Meuse, parfois même des falaises, et un aspect de plus en plus bourguignon.

Pour les cent premiers kilomètres, nous sommes toujours sur de « grandes » voies navigables, et nous partageons donc la voie navigable et les sas d'écluses avec des bateaux énormes, parfois de plus de 100 mètres de long et 11,5 mètres de large. Ces bateaux transportent, seuls, plus de dix fois notre cargaison. Donc, circuler entre eux et s'amarrer devant, à côté ou derrière eux est impressionnant de temps en temps, surtout pour deux débutants comme nous. Le voyage de Liège à travers les écluses d'Yvoz-Ramez, d'Ampsin-Neuville, d'Andenne-Seilles et de Grands Malades est plutôt chaotique et pénible. Les grands bateaux paraissent pouvoir naviguer beaucoup plus vite que nous, et ils le font, de sorte que les bateaux avec lesquels nous étions éclusés dans la première écluse atteignent la deuxième écluse bien avant que nous soyons en vue. De sorte que nous voyons toujours les portes des écluses se fermer de notre côté lorsque nous arrivons au dernier virage.

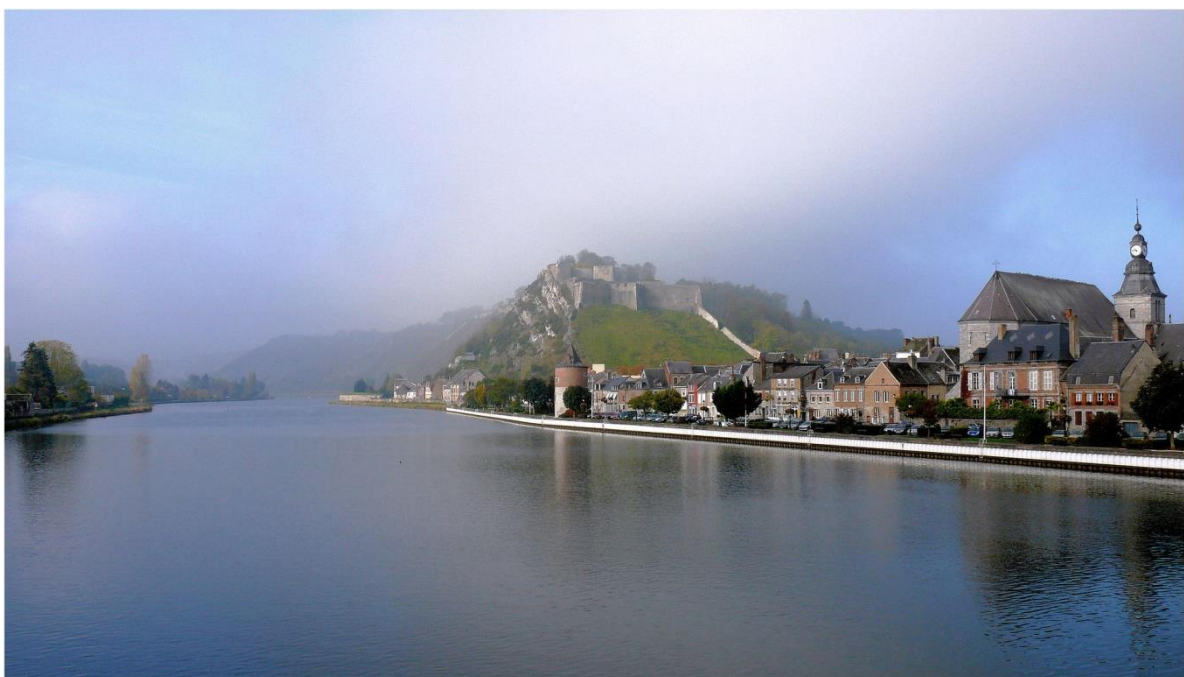
En plus, nous sommes comme de petits yachts par rapport à ces bateaux géants : lorsque nous sommes juste derrière un de ces bateaux dans l'écluse et que le collègue de devant accélère pour sortir, une péniche de 350 tonnes vole vraiment dans tous les coins. Et on ne tient pas beaucoup compte des « petits » : tout comme on entend parler de yachts houspillés par des mariniers de commerce, les mariniers des « trente-huit mètres » (qui sont les plus petits péniches de commerce encore en service) sont houspillés par certains de leurs collègues à gabarit plus grands. Nous avons toujours expliqué que ces mariniers mesurent leur masculinité avec la taille du bateau. Quoi qu'il en soit, la perspective d'être progressivement libéré des grands « voisins » après Namur est très attrayante, bien que ce ne soit qu'en France que nous serons vraiment le plus grand bateau dans les eaux que nous traverserons. Nous nous disons de jamais nous comporter comme ça envers les petits bateaux de plaisance !

Mais bien que les voies navigables se rétrécissent en plusieurs étapes (les très gros bateaux doivent nous quitter à Namur où ils prennent la Sambre vers Charleroi), notre progression n'est pas affectée. Ici, les écluses sont encore assez éloignées les unes des autres et elles sont grandes et faciles à entrer. Et l'eau est profonde et large, de sorte que nous pouvons naviguer à la vitesse de croisière idéale du « Noorderzon ». Comme nous ne sommes pas équipés d'un radar, nous nous arrêtons toujours avant qu'il ne fasse complètement noir, car ce n'est pas

amusant de naviguer avec des phares dans la nuit. De plus, nous avons seize jours pour nous rendre sur le site de déchargement, et selon tous les connaisseurs, cela devrait être facile. C'est pourquoi, sur cette partie du parcours, nous faisons généralement un peu plus de 100 kilomètres par jour.

Étant en route depuis quatre jours, nous sommes de plus en plus compétents à bord. Nous répartissons le travail que nous faisons en fonction de l'aptitude et des préférences, de sorte que Peter prend un grand plaisir à contrôler et entretenir les moteurs, et moi je prends la barre entre les écluses, la confiant à Peter, qui est plus précis (et plus patient) que moi, lors de l'entrée dans chaque écluse. Dans l'écluse elle-même, je m'occupe de l'amarrage, ce que j'ai l'illusion de pouvoir faire mieux que Peter. Il s'avère rapidement que même quelque chose d'aussi simple que lancer une amarre est un art qui demande de la pratique : dans les écluses au-dessus (c'est-à-dire au sud !) de Namur, les bollards de l'écluse sont assez loin du bord, et de plus, si on est montant on se trouve bien plus bas que les murs de l'écluse. On ne peut donc pas éviter d'utiliser une sorte de jet de lasso dans l'espoir qu'une des boucles de l'amarre tombe effectivement sur un bollard. Après dix essais sans succès et bien que ce soit assez embarrassant, je grimpe l'échelle dans le mur de l'écluse avec la boucle en main et je la pose simplement sur un pieu.

Un marinier expérimenté n'a pas non plus de problème à larguer : on voit souvent dans une écluse comment ils font, à quelques mètres sous le bollard caché à la vue, un mouvement contrôlé avec la corde, qui semble alors se détacher du bollard toute seule. Peu importe comment je me balance et manipule la corde, ma boucle ne veut pas se détacher du bollard. Une fois de plus, il me suffit d'aller à terre rapidement (heureusement à la même hauteur que le bateau maintenant) et de soulever la boucle, puis d'embarquer rapidement avant que le « Noorderzon » n'ait eu le temps de s'éloigner. L'impression que nous faisons n'a pas toujours été belle et expérimentée lors de



Givet, la première ville en France

ce premier voyage !

Nous avons franchi les neuf écluses qui séparent Namur de la frontière française au cours de cette journée, un vendredi. Vendredi soir, nous passons la première écluse de France, la dernière pour les bateaux d'un gabarit plus grand que le celui du « Noorderzon ». Là nous arrivons dans le réseau d'une autre « autorité fluviale », alors un autre système fiscal doit être appliqué et des droits de navigation doivent être payés. L'homme du poste de contrôle veut faire croire que c'est très compliqué, mais en pratique, nous sortons, après quelques minutes seulement, avec une petite note, qui justifie que nous avons le droit de naviguer dans les voies navigables françaises. Une demi-heure plus tard, nous sommes amarrés aux quais de Givet, la première ville française sur notre route. Ici, le samedi matin, les formalités douanières doivent être réglées, alors nous pouvons arrêter de bonne heure et dîner dans un restaurant....

Formalités

Sur les papiers que nous avons reçus de l'affrèteur après le chargement, il est marqué que nous devons nous présenter à la douane de Givet pour un dédouanement. Comme d'habitude, nous n'avons pas la moindre idée de ce que cela signifie, alors le samedi matin, nous nous rendons allègrement au bureau de douane avec toute la pile de documents à la main. Faux, car il s'avère qu'il a été déplacé, il n'est plus au centre de Givet, mais dans le port, que nous venons de passer trois kilomètres avant Givet.

Pas de soucis, nous prenons un vélo de bord et je fais les trois kilomètres à vélo jusqu'au port de Givet. Une fois sur place, je trouve le bureau des douanes, mais aussi un panneau sur la porte qui indique qu'ils sont fermés jusqu'à la fin du week-end. Et maintenant ?

De retour à bord, je décide d'appeler l'affrèteur via une cabine téléphonique, mais je n'arrive pas à joindre quelqu'un : c'est samedi matin. Le dilemme qui se pose maintenant est clair : attendre deux jours avec le risque d'arriver sur le site de déchargement plus tard que prévu, ou continuer maintenant et éventuellement se faire engueuler sur le site de déchargement parce que la cargaison n'a pas été dédouanée ou ne l'a pas été correctement.

Nous décidons de prendre le risque et de continuer, puis, après le week-end, nous essayerons de joindre l'affrèteur par téléphone pour savoir ce que nous devons faire. Après quelques heures de retard inutile, nous avons donc largué les amarres à midi et c'est parti pour la deuxième écluse française, la première « petite » écluse. Nous entrons donc enfin dans le réseau des péniches dit « trente-huit mètres » où aucun bateau plus grand que le « Noorderzon » ne peut naviguer.

Sans que nous en rendions compte à ce moment, notre décision de continuer et de ne pas attendre le douanier a déclenché le drame que nous verrons dans quelques semaines, quand nous quitterons la France ; la déclaration de la quantité de gazole importée n'est pas faite ! Sans savoir que nous commettons un délit économique ici et sans avoir la moindre idée de la bétise que cela produira des semaines plus tard, nous avançons vers l'écluse.

Nous avons eu la chance de ne pas savoir ce que nous faisons de mal, car autrement nous aurions passé toutes ces semaines dans le stress. Maintenant que le mal est arrivé et que nous continuons notre voyage dans une ignorance bienheureuse, nous contribuons tout aussi inaperçus à ce qui s'avérera bientôt être la solution finale au problème de la TVA sur les carburants. Mais nous en reparlerons plus tard, pour l'instant, nous passons devant les rochers d'ardoise de Givet à la première écluse qui est à gabarit « Freycinet »...

Freycinet

La navigation sur les fleuves européens existe depuis l'époque romaine. La construction de canaux, voies d'eau artificielles reliant un fleuve à un autre, a commencé au XVII^e siècle, lorsque des canaux de liaison ou à bief de partage tels que le canal de Briare et le canal du Midi ont été construits. Au début du XIX^e siècle, vers 1821, on a tenté d'uniformiser les dimensions des canaux, des ponts et des écluses qui y étaient construits : depuis 1822, le « plan Becquey » exigeait que les écluses aient 30,40 mètres de long et 5,20 mètres de large et que les bateaux ayant un tirant d'eau de 1,60 mètre et une hauteur de 3,00 mètres puissent y naviguer. En 1879, sous le ministre Charles de Freycinet, ces dimensions ont été augmentées. La longueur des sas devait être d'au moins 39 mètres, la profondeur de 1,80 mètre et la hauteur de 3,50 mètres. Dans les années qui ont suivi, les dimensions ont en effet été adaptées à ces normes dans de nombreux endroits. On l'a fait tellement bien qu'aujourd'hui un bateau de ces dimensions peut naviguer presque partout en France (à l'exception de quelques canaux dont le programme de rénovation a été interrompu pour des raisons diverses, comme le canal du Midi et le canal du Nivernais, qui ont toujours les dimensions du plan Becquey).

En fait, les bateaux qui naviguaient dans les eaux européennes à l'époque de Freycinet étaient plus petits que les dimensions qu'il avait prescrites, mais comme c'est souvent le cas avec les normalisations, la construction navale a rapidement suivi la norme en faisant des bateaux si longs et si larges qu'ils passaient juste par les écluses de Freycinet. Cette évolution historique est à l'origine de la péniche trente-huit mètres : les chantiers navals ont construit des bateaux qui avaient un volume et un port en lourd maximal, mais qui pouvaient juste passer toutes les écluses du réseau navigable. Et bien sûr, après que des milliers de trente-huit mètres ont été construits, il n'était plus concevable de raccourcir ou de rétrécir une écluse quelque part, simplement parce qu'une telle écluse serait devenue un obstacle impraticable pour tous ces bateaux.

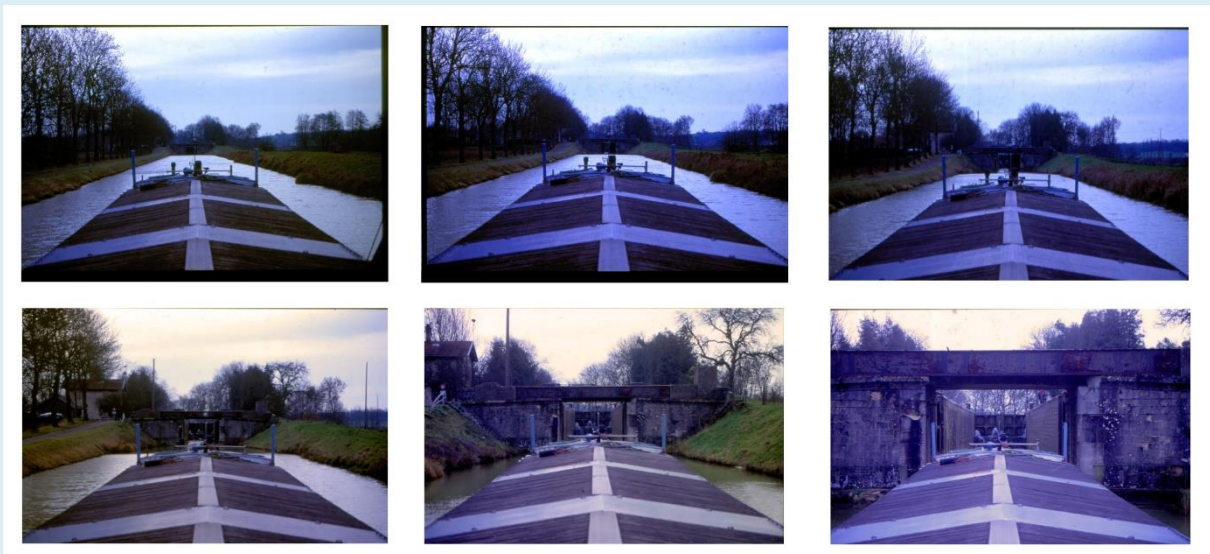
Le « Noorderzon » est donc un des derniers trente-huit mètres construit : en 1966, il a été lancé au chantier naval « De Winter » à Boom, en Belgique. Après cette année de construction, la construction des trente-huit mètres s'est arrêtée, car les bateaux de plus grande taille étaient plus rentables ; en effet, une grande partie de la navigabilité du réseau fluvial européen a été sacrifiée à cette rentabilité, parce que les bateaux plus grands ne peuvent naviguer que dans 40 % des voies navigables. Quoi qu'il en soit, le « Noorderzon » mesure 39,40 mètres de long et 5,11 mètres de large, alors on a triché un peu avec ce qui est officiellement autorisé (38,50 par 5,05 est la limite officielle) : plus on peut transporter de tonnes, plus le chiffre d'affaires et les bénéfices sont importants.

Curieusement, le port en lourd (la capacité de charge) du « Noorderzon » n'est pas particulièrement favorable par rapport à d'autres péniches Freycinet. En raison des différences de matériaux, d'équipement et de forme de la coque, un bateau peut être plus profond qu'un autre avec la même quantité de cargaison,

et dans le cas du « Noorderzon », cela est extrêmement défavorable. Le bateau est, comme le disent les marins de commerce, « trop pointu » ou « pas assez plein », ce qui signifie que la forme de l'avant et de l'arrière est défavorable à la flottabilité (mais en revanche favorable aux caractéristiques de navigation).

Comme le tirant d'eau maximal sur de nombreux canaux est de 1,80 mètre, les transports sont généralement divisés en lots de 250 tonnes, ce qui correspond au tonnage qu'une péniche moyenne peut charger avant qu'elle ne dépasse la profondeur prescrite de 1,80 mètre. Le « Noorderzon » a chargé 253 tonnes pour ce premier voyage, mais en raison du 'port en lourd' défavorable le bateau ne s'enfonce pas 1,80 mètres, mais 2,04 mètres ! Et parce que les constructeurs ont vraiment cherché les limites, le bateau est non seulement 20 centimètres trop profond, mais aussi 90 centimètres trop long et 6 centimètres trop large !

À cause de cette exagération, c'est une bonne chose que les 41 premières écluses en amont soient juste un peu plus longues et plus larges que les écluses ailleurs en France : nous pouvons donc nous entraîner encore 41 fois avant de nous retrouver dans une écluse dans laquelle nous devons vraiment glisser comme une boîte d'allumettes, avec seulement quelques centimètres de marge devant et derrière et encore moins de marge en largeur.



Le « Noorderzon » entre dans une écluse, comme une boîte d'allumettes...

Néanmoins, les écluses de 49 mètres de long et de 6 mètres de large sont assez difficiles à franchir. Elles sont souvent situées dans un virage, ou il y a d'autres obstacles qui empêchent une entrée sans effort. À la première écluse, l'écluse 58 (Trois-Fontaines), c'est le positionnement qui rend l'entrée difficile : l'écluse est située directement dans la rive gauche (notre côté droit) de la Meuse, dans un canal de dérivation court, et à un angle assez fort. Très lentement, nous laissons le « Noorderzon » flotter avec la proue entre les deux murs de l'écluse, après quoi nous virons le bateau jusqu'il soit plus ou moins droit devant l'écluse. Là

aussi, nous n'avons pas pu échapper à la remarque de l'éclusier : « Pas beaucoup d'expérience, sûrement ? » alors qu'il note l'immatriculation de notre bateau dans un livre impressionnant.

Pendant ce temps, le sas de l'écluse se remplit déjà, et nous voyons que le pont fixe, construit au-dessus, commence à s'approcher tout près du toit de la timonerie ! Heureusement, l'écluse est pleine juste avant que le toit ne soit écrasé. Les portes amont s'ouvrent pour nous laisser sortir. Mais en sortant nous voyons déjà apparaître un tunnel juste derrière le premier virage. Bien que sa hauteur devrait suffire, l'entrée du tunnel ne semble pas trop spacieuse, et en plus, nous voyons que nous avons encore toutes sortes de saillies sur et à côté de la timonerie : des feux de mouillage, des antennes marines, le soi-disant « panneau bleu », tout cela dépasse un peu au-dessus ou à côté du toit de la timonerie. Et l'arche ronde du tunnel semble non seulement étroite, mais surtout dure !

Pendant que l'un actionne le gouvernail, l'autre détache rapidement toutes les parties saillantes, et un peu plus tard, la proue du « Noorderzon » glisse dans l'entrée du tunnel. Avec une passion désespérée nous essayons de maintenir le bateau exactement au milieu du chenal étroit, car nous ne sommes pas sûrs que le toit ne heurtera pas l'arche du tunnel si nous avons la moindre déviation par rapport au milieu. Avec de la sueur dans les mains et en retenant notre souffle, nous naviguons à travers le tunnel de 600 mètres de long. L'écho du moteur du bateau dans le tube du tunnel et la fumée d'échappement, avec laquelle le tunnel se remplit lentement, contribuent beaucoup à l'expérience fantomatique.

Finalement, tout se passe bien et six cents mètres plus loin nous glissons lentement à l'air libre. Mais nous devons tout de suite relever le défi suivant : juste après le tunnel, le canal fait un virage presque à angle droit, derrière lequel se profile la prochaine écluse. Comme nous ne voyons pas du tout comment nous pourrions faire un tel virage (oui, nous sommes encore des « mariners inexpérimentés ») nous laissons flotter le « Noorderzon » très doucement contre la rive inclinée et dès que nous avons senti le bateau toucher cette rive, nous nous donnons un coup d'hélice avec le gouvernail vers la droite. En effet (et à notre grande surprise) le bateau se tourne lentement mais sûrement vers les portes de l'écluse déjà ouvertes et accueillantes. Dix minutes plus tard, ces portes se referment derrière la poupe du « Noorderzon » et nous montons dans notre deuxième écluse Freycinet.

Un quart d'heure plus tard, lorsque nous quittons l'écluse du haut, nous entendons la voix de Gérard du « Maria » à la radio. Il navigue à quelques kilomètres derrière nous. Cela nous rassure un peu de pouvoir demander conseil à quelqu'un qui a déjà pris cette route à de nombreuses reprises, car jusqu'à présent, le voyage est tellement plein de surprises pour nous qu'il commence à être fatigant. Ce qui, en effet, est étrange : nous avons déjà parcouru une partie de cette route, même avec une péniche. En 1986, nous avons participé à un voyage de vacances sur le « Nibor », le bateau d'un ami et collègue

d'Amsterdam, sur lequel nous avons navigué sur une partie de la Meuse, du Canal des Ardennes, du Canal de l'Aisne à la Marne et du Canal de la Marne au Rhin.

Le « Nibor » était donc aussi long et large que le « Noorderzon » (ou presque : la longueur et la largeur du « Noorderzon » étant exagérée, celles du « Nibor » étaient dans les normes) et le bateau, je me le rappelle, a provoqué beaucoup d'enthousiasme parmi les éclusiers et le public à cause de son moteur spécial : un « moteur lent », un moteur de la marque Industrie qui ne fait que 200 tours par minute. Par rapport aux 2000 tours des moteurs modernes, un tel moteur « lent » ne fait pas un bourdonnement, mais une série de souffles. Et lorsque le moteur tourne au ralenti, les souffles sont parfois tellement éloignées l'une de l'autre que l'on croit qu'il est à l'arrêt. Au « Nibor », les souffles étaient également accompagnés d'une sorte de halètement dans l'entrée d'air, qui faisait du bruit du moteur un « flûte-puff-puff-puff-puff-puff-puff-puff-puff-puff-puff » presque lamentable. Le bateau (et probablement encore plus la compagnie hippie peu vêtue sur le pont) a attiré l'attention et a été fréquemment photographié. Mais, curieusement, nous ne nous rappelions pas ce voyage avec le « Nibor » suffisamment pour que ça puisse nous servir sur le « Noorderzon » ; c'est peut-être la différence entre le « Nibor » vide et le « Noorderzon » chargé : l'expérience avec un bateau chargé est très différente de l'expérience avec un bateau vide. Et pour le problème suivant, il faut savoir que le « Nibor » naviguait avec une timonerie mise à plat, car le bateau était trop haut pour de nombreux ponts.



Le tunnel de Ham

Car on voit juste après le prochain virage que la hauteur est parfois aussi un obstacle : à l'endroit où le canal de dérivation rejoint la rivière, il y a un pont-levis ouvert « entrebâillé ». Cela signifie que le pont n'est pas complètement ouvert, mais qu'il a été légèrement relevé, puis un petit escalier y a été construit pour les piétons. La raison de cette construction semble stupide parce que, lorsqu'il est fermé, le pont n'est pas beaucoup plus bas pour la navigation. La position inclinée du tablier nous semble à peine assez haute, alors nous avançons lentement. Lorsque la timonerie se trouve juste devant le pont de la passerelle, nous voyons que ça passe juste. Mais ceci nous fait prendre conscience qu'il ne faut jamais naviguer vers un pont de manière imprudente, car si ça ne vas PAS, cela détruira le toit de la timonerie !



Le pont « mobile » de Ham

Quoi qu'il en soit, après le tunnel et la deuxième écluse (57, Ham) et le petit pont, le canal de dérivation nous ramène au fleuve, où la largeur permet à nouveau d'accélérer. Quelques instants plus tard, notre vitesse habituelle de 11 à 12 kilomètres à l'heure assure un passage agréable. Il n'y a pratiquement pas de courant ici, l'eau semble presque immobile. Tout autour de nous, nous ne voyons que la nature : des forêts denses qui poussent jusqu'au rivage, alternant avec des prairies où quelques vaches ou moutons paissent, et de temps en temps un village avec ces maisons typiques du Nord de la France aux toits souvent en ardoise. Nous ne voyons aucun grand bateau ici, mais de temps en temps nous passons l'un des yachts de location en plastique typiques qui sont utilisés dans les canaux français. Les gens à bord nous saluent amicalement, mais aussi avec respect et même

avec une certaine peur, en regardant nos dimensions et la grande vague que nous produisons. C'est clair : dans ces voies navigables, NOUS sommes les seigneurs.

Les biefs sont déjà plus courts ici qu'en Belgique : entre la plupart des écluses, il n'y a pas plus de 4 ou 5 kilomètres, parfois même moins. Ainsi, lorsque nous entrons dans l'écluse 56 de Mouyon, moins d'une demi-heure s'est écoulée depuis l'écluse précédente. Et sur les cartes des voies navigables nous voyons que c'est encore pire plus loin : des écluses tous les 200 mètres même ! L'éclusage étant plus fatigant que la navigation, cela n'annonce rien de bon pour les semaines à venir. Parce que même ici nous tombons déjà au lit épuisés chaque nuit !

Écluser

L'éclusage nécessite toute une série d'actions qui (tant qu'on est montant) se déroulent toujours de manière presque identique. Tout d'abord, bien sûr, il y a l'entrée : pour faire entrer le gros bateau lourd dans le petit sas, il faut viser avec précision. Nous le faisons (comme beaucoup d'autres capitaines) en ayant un homme à la barre et l'autre dans un des plat-bords, afin qu'il puisse regarder par-dessus le côté du bateau pour voir si le bateau et le mur de l'écluse sont bien alignés. En estimant la distance entre le bateau et le mur de l'écluse à l'entrée réelle, la personne à la barre obtient une image très précise de la manœuvre.

Nous avons remarqué que ces indications sont extrêmement importantes lorsque, quelques voyages plus tard, nos deux chiens étaient à bord. Les chiens étaient appelés (à juste titre) Tribord et Bâbord et ils n'étaient jamais autorisés à sortir de la timonerie pendant les manœuvres d'éclusage parce que c'était dangereux, bien sûr. Quand un des chiens s'est faufilé dehors pendant que je donnais des instructions à Peter en entrant dans une écluse, et que j'ai appelé : « Tribord ! », Peter a cru que je parlais de la manœuvre, alors il a donné un coup de barre à tribord. Le résultat : une bosse remarquable dans la proue du « Noorderzon » !

Mais pour ce premier voyage, nous n'avons pas encore de chiens, et comme nous avons encore un mètre de marge dans la largeur, l'entrée des sas se passe généralement bien. Dès que le bateau se dirige dans le sas de l'écluse, le barreur n'a plus grand-chose à faire ; en fait, le bateau peut glisser tranquillement le long du mur de l'écluse jusqu'à ce qu'il soit en place. Le deuxième homme s'occupe ensuite des cordes (ou des câbles, comme nous l'ont conseillé les experts, car les câbles en acier ont moins d'élasticité et donc moins de risques que le bateau ne frappe la porte). Il y a un pieu à environ 10 mètres de la porte la plus éloignée de l'écluse, et on doit y mettre la boucle de la corde ou du câble. Ensuite, la corde ou le câble est tourné plusieurs fois autour d'un des bollards du bateau, de sorte qu'en tirant sur la corde ou le câble, le bateau ralentit en raison de la friction sur le bollard. Une fois que le bateau est complètement entré, cette corde ou ce câble peut être attaché avec un « œil » (une sorte de nœud où la corde ou le câble se fixe sur le bollard). Pour éviter que le bateau ne dérive vers l'arrière, une deuxième corde ou un câble doit être posé sur un bollard près de la porte de l'écluse. Ce n'est qu'alors que le bateau sera suffisamment fixé dans l'écluse pour pouvoir fermer les portes de l'écluse derrière le bateau et fermer les vannes de ces portes.

Pendant notre voyage, ces écluses sont encore largement opérées à la main. Dans les années à venir, presque TOUTES les écluses en France seront progressivement automatisées et équipées de mécanismes hydrauliques pour contrôler l'ouverture et la fermeture des portes et des vannes. Mais dans l'opération manuelle, il était (et il l'est toujours) habituel que l'éclusier s'occupe d'une porte et de la vanne correspondante et que le marinier s'occupe de l'autre. Dans la montée, cela signifie que le barreur, pendant que son collègue s'occupe

des deux cordes ou câbles, coupe l'hélice et met le gouvernail transversal (pour éviter d'endommager la lame saillante et fragile du gouvernail) et monte ensuite sur l'une des échelles intégrées dans le mur de l'écluse pour fermer la porte opposée à celle déjà fermée par l'éclusier. Lorsque les portes derrière le bateau sont fermées et les vannes abaissées, l'éclusier s'avance vers l'autre porte de son côté. Le barreur peut faire de même, mais il est parfois plus pratique de remonter à bord et de laisser l'autre porte à celui qui fait les cordes. Quoi qu'il en soit, si l'éclusier ouvre les vannes et le sas se remplit, le câblage doit s'assurer que les cordes ou les câbles qui deviennent trop lâches sont « tirés » (tendus), sinon le bateau, poussé en avant et en arrière par l'eau qui entre, risque de « se jeter dans les cordes » (c'est-à-dire de tirer les cordes tout d'un coup), ce qui fait que la corde s'étire trop et que le câble d'acier risque même de se rompre !

Encadré 6 : les écluses automatiques

Au moment du premier voyage du « Noorderzon », la grande majorité des écluses en France étaient encore actionnées manuellement, parfois même avec un éclusier fixe. Au cours des années 90, VNF est passé d'abord aux écluses itinérantes, puis aux écluses automatiques. Le bateau a d'abord été détecté au moyen d'une sphère radar sur la rive, mais comme ces sphères étaient très vulnérables, elles ont rapidement été remplacées par une « tirette » suspendue au-dessus du chenal, un interrupteur auquel était fixé un morceau de tuyau d'arrosage, qu'il fallait tourner pour indiquer qu'on voulait écluser. À partir de l'an 2000 environ, on a commencé à distribuer des boîtiers de télécommande aux bateaux ; avec ceux-ci, en passant une antenne de réception sur la rive, le cycle d'éclusage peut être activé. En 2015, presque TOUTES les écluses des petits canaux étaient équipées d'une opération automatique.

Ce n'est que lorsque le bateau est presque au sommet qu'un des deux membres de l'équipage débarque et aide l'éclusier avec l'autre porte d'écluse. Il ne reste plus qu'à sortir du sas et à enrouler toutes les cordes et/ou câbles qui ont été utilisés.

Au total, il faut environ quinze minutes pour passer une écluse. Sur ce total, sept minutes seulement sont nécessaires pour l'éclusage proprement dite, le reste étant constitué par l'entrée, la fermeture et l'ouverture des portes et la sortie. Parce qu'aux petites écluses, l'eau doit s'écouler le long et sous le bateau lors de l'entrée et de la sortie, il y a beaucoup de résistance à surmonter et c'est pourquoi l'entrée et la sortie sont généralement assez lentes.

Dans notre cas, il y a parfois un délai supplémentaire, car nous n'avons pas toujours de chance avec les actions nécessaires. Il s'avère difficile de lancer une corde sur un bollard, alors on ne réussit pas toujours (au grand amusement des éclusiers, bien sûr) et même l'utilisation du câble d'acier (dont la boucle peut facilement être posée sur une borne en raison de la rigidité du câble) peut poser

des problèmes. Un câble mouillé se transforme parfois en « crochet » lorsqu'il doit glisser le long du fer d'un bollard ; lorsqu'un câble s'accroche, il « saute », généralement soudainement, de sorte que parfois même les tours du câble autour du bollard s'envolent soudainement, comme un ressort. Outre le fait que cela est dangereux pour la personne qui se tient à proximité, il y a aussi le risque que le bateau se heurte à la porte ou au seuil de l'écluse. Pour éviter le « crochetage », selon les leçons du KOFs, il faut lubrifier le bollard avec un produit appelé « blanc de poêle ». C'est une graisse argentée, un peu comme une graisse de chariot, qui empêche le câble d'acier de voler dans tous les sens. Elle a l'inconvénient de salir tout et c'est presque impossible de laver les textiles salis. Ainsi, en peu de temps, le « Noorderzon » n'a à son bord que des gants de travail argentés, des jeans argentés, des vestes de pluie argentées et des T-shirts argentés. Le pont avant, l'endroit où le câble est utilisé, change de couleur.

Ce n'est que plus tard que je comprendrai le mot « blanc de poêle » : ça doit être flamand, nous, aux Pays-Bas, l'appelons le polissage de poêle, mais il est souvent noir au lieu de blanc (argent). Nous en avons tellement utilisé lors de ce premier voyage, que tous les poêles à charbon encore présents aux Pays-Bas auraient pu facilement être polis avec !

On peut voir à quel point une bonne corde ou un bon câble est nécessaire chaque fois qu'un bateau chargé s'amarre. Lorsque les portes inférieures sont fermées et que les vannes s'ouvrent en haut pour remplir le sas, ce flux d'eau puissant pousse généralement le bateau vers l'arrière. Mais dès que le niveau de l'eau monte un peu, un tas d'eau passe soudainement en dessous du bateau, et comme cette masse d'eau frappe les portes de l'autre côté et rebondit, le bateau est poussé brusquement vers l'avant plutôt que vers l'arrière. Ainsi, si l'homme sur le pont ne fait rien au moment où la corde, qui ralentit le bateau, se relâche, le bateau pourra développer une grande vitesse lorsque la pression change de direction, avant que la corde ou le câble ne se tende à nouveau. Dans le cas d'une corde, cela entraînera un étirement assez important (trop important, probablement) pour que les portes supérieures puissent être touchées. Un câble peut même se rompre au moment de l'impact ! Après tout, c'est une masse de 400 000 kilos qu'il faut arrêter !

Tout ce qui est nécessaire pour écluser en sécurité, dépend au « squat », le surenfoncement d'un bateau profond. Ça crée une différence considérable entre le temps nécessaire pour l'éclusage d'un bateau chargé et le temps pour un bateau vide. C'est pourquoi les bateaux vides (mais aussi les yachts) avancent souvent beaucoup plus vite que les bateaux chargés. Il existe de bonnes pratiques entre mariniers pour traiter cette différence de vitesse. En pratique, un bateau chargé qui a un bateau vide derrière lui, laissera passer le bateau vide dans un bief relativement long (c'est-à-dire une section de canal entre deux écluses très éloignées l'une de l'autre), ou, s'il n'y a pas de biefs longs, attendra quelque part en aval d'une écluse jusqu'à ce que le bateau vide ait eu la possibilité de passer. Le temps d'éclusage est alors deux fois plus long : il faut

faire une « fausse bassinée » . On « bassine » une fois pour amener le bateau vide, puis on rebascule le sas pour le bateau chargé. Ainsi, par une telle manœuvre, le bateau chargé perd plus d'une demi-heure. D'autre part, le bateau vide gagne parfois de nombreuses heures en raison de sa progression plus rapide.

Cette différence de vitesse joue également entre les bateaux chargés et les bateaux de plaisance. Cependant, les plaisanciers ont moins conscience des conséquences de ces mouvements mutuels, de sorte qu'ils comprennent parfois mal (ou pas du tout) ce qui doit se passer pour dépasser le bateau chargé avec un minimum de retard ; cela frustre parfois les mariniers de bateaux chargés après un ou deux échecs. « Ils ne veulent pas comprendre ! ». Puis ils refusent de coopérer avec le dépassement. Le plaisancier n'a guère d'autre choix que de rester derrière le bateau chargé (ou, ce qui est souvent plus sage, d'amarrer quelque part et d'aller faire une longue promenade).

Le temps de navigation quotidien joue également un rôle important dans la coordination des trématages. Si on laisse passer un yacht, et ce yacht amarre un peu plus loin parce qu'on y voit un bel endroit, la péniche passera de nouveau devant le yacht, de sorte que tout le bazar se répétera le lendemain. On ne peut pas attendre des mariniers de commerce qu'ils coopèrent sans restriction. De nombreux capitaines appliquent donc la règle empirique : « vous pouvez passer une fois, et pas plus ! »

Si vous avez la chance, en tant que plaisancier, de vous trouver derrière une péniche dans un bief relativement long (pour un bief de canal, cela fait environ 5 kilomètres, dans la rivière cela dépend de la vitesse du bateau mais plutôt 10 kilomètres sans écluses seront nécessaires), il est préférable de rattraper la péniche dans ce long bief le plus rapidement possible, puis de dépasser le plus vite possible. Le capitaine du bateau chargé n'aura plus qu'à ralentir pour laisser passer le yacht, et lorsque le yacht peut accélérer tout de suite après, il aura quitté l'écluse suivante bien avant l'arrivée de la péniche.

Après un tel trématage il faut calculer approximativement la distance que la péniche peut parcourir encore ce jour même, afin d'éviter d'amarrer à un endroit où le bateau passera encore. Une péniche chargée fait environ 4 à 5 kilomètres à l'heure dans les petites voies navigables, à moins qu'il n'y ait encore des écluses à franchir. Disons que c'est 5 kilomètres ou 4 écluses par heure. À titre d'exemple : s'il reste encore 3 heures avant l'heure de fermeture, un bateau de navigation intérieure peut passer « trois fois 4 kilomètres et/ou écluses ». Si, par conséquent, on passe 10 kilomètres et 3 autres écluses, il y a peu de chances que le bateau dépassera le yacht ce jour même, et on peut donc passer la nuit tranquillement sans être rattrapé (à moins de dormir trop longtemps le lendemain matin, bien sûr !).

Lorsque vous effectuez ce calcul, gardez à l'esprit que, dans certaines voies navigables, la navigation commerciale a des horaires plus étendus que la

navigation de plaisance ! Ce phénomène a également gêné de nombreuses tentatives de trématage, notamment parce que les éclusiers de service ne sont pas toujours très coopératifs quand les marinières de commerce et les plaisanciers ont convenu comment arranger le passage. Il nous est arrivé qu'un yacht, que nous avons volontairement laissé passer, soit arrêté par l'éclusier de service un peu plus loin avec les mots : « Vous devez attendre parce qu'il y a une péniche qui arrive ! ». Compter sur trop de compréhension de la part du personnel de VNF n'est pas sage de toute façon, comme nous le montrerons plus loin dans notre histoire...

La radio VHF (mais aujourd'hui aussi le téléphone portable) peut être utile pour se coordonner et pour demander des possibilités de trématage. N'hésitez pas à appeler un marinier de commerce et à lui demander s'il y a des possibilités de passer. Les chances de succès augmenteront si vous essayez d'éviter le « vocabulaire typiques de la plaisance » à la radio et d'imiter le langage court et concis utilisé par les professionnels. Bien que cela contredise ce qui est appris dans les cours de radiophonie (comme le triple appel de l'adressé et la répétition de son propre nom), il vaut mieux oublier ces cours ; vous verrez bien.

Un exemple : un dimanche de juillet, un yacht signale via la radio maritime de l'écluse de Seurre : « Écluse de Seurre ! Écluse de Seurre ! Écluse de Seurre, ici le Cormoran ! Le Cormoran ! Vous me recevez ? Terminé ! ». La réponse de l'écluse : « Fort et clair, Madame ! » Alors 'madame' continue : « Écluse de Seurre ! Écluse de Seurre ! Écluse de Seurre, pourrions-nous écluder ? Terminé ! ». L'écluse dit : « On est là pour cette raison, madame ! » Sans qu'elle remarque le sarcasme, elle continue : « Écluse de Seurre ! Écluse de Seurre ! Écluse de Seurre, quand est-ce que nous pouvons entrer dans le sas ? Terminé ! ». Cette fois la réponse est un peu plus longue : « Madame, vous verrez bientôt deux très grandes péniches entrer dans l'écluse. Ensuite, vous attendez tranquillement. Vous verrez ensuite des péniches un peu plus petites entrer, mais vous devrez encore attendre. Si rien d'autre n'arrive pendant un certain temps et que le feu est toujours vert, vous pouvez entrer dans le sas. Terminé ! »

Si la dame en question avait pris la peine d'écouter comment la navigation commerciale communique, elle aurait pu entendre les courts messages suivants : « Seurre pour le Noorderzon ». « Je vous écoute ». « 250 tonnes de minerai de vermiculite d'Amsterdam à Lyon » « Compris, Noorderzon, le sas revient vers vous à vide ! ». Ainsi, en moins de la moitié des mots, toutes les informations pertinentes ont été échangées, c'est ainsi que ça se fait. Sur les voies navigables françaises, où il y a peu de risques de gêner la communication VHF, il est d'usage d'appeler quelqu'un avec le nom de son bateau et de lui expliquer qui il est (par exemple « Noorderzon pour le yacht qui navigue derrière nous » ou même « Noorderzon pour le Cormoran, derrière nous ». La navigation commerciale est également presque toujours courte et précise : par exemple, en

cas de passages étroits, il est simplement dit : « Noorderzon montant au tunnel de Revin ». Ce court message contient tout ce qui peut être important.



Souterrains, portes de garde et passes étroites

L'éclusier de Saint-Joseph (écluse 51) a la gentillesse de nous proposer de laisser l'écluse ouverte au côté amont afin que nous puissions rester dans le sas pour y passer la nuit. En raison du nombre notoirement restreint de places de port appropriées, nous acceptons cette offre, et nous pouvons donc arrêter le moteur juste après sept heures et demie, puis préparer à dîner. À quelques reprises, cependant, nous avons été cruellement perturbés par un train qui s'est précipité au-dessus de nous sur le viaduc ferroviaire qui enjambe le fleuve à cet endroit, mais heureusement, la ligne n'était pas utilisée la nuit. Nous avons donc très bien dormi.

Le lendemain, quand nous avons passé dix autres écluses, la routine commence à s'installer. Les tâches sont plus ou moins divisées et il y a une certaine dextérité dans tout ce qui doit être fait pendant les éclusages. On arrive à accrocher une corde ou un câble au bollard en un seul jet. L'exercice rend parfait. Donc, quand on entre dans le sas 50 de Revin, on commence presque à penser qu'on a tout maîtrisé maintenant. Mais en sortant de l'écluse, nous voyons qu'il ne faut pas applaudir trop vite : après le virage à angle droit juste en amont du sas, un autre tunnel apparaît, encore plus petit et plus bas que le tunnel de Ham auquel nous avons été confrontés juste après la première petite écluse.

Mais avec l'expérience que « ça passe toujours », nous sommes entrés dans le tunnel avec un peu plus de détente. Une fois à l'intérieur, le bateau peut difficilement dévier, la seule direction possible est vers l'autre bout du tunnel. Nous découvrons donc que dans un tel cas, il n'est pas vraiment nécessaire de tourner le gouvernail comme un fou. Nous avons donc laissé le bateau glisser tranquillement le long des poutres de guidage qui sont placées contre la paroi du tunnel, ici de chaque côté. À l'autre bout du tunnel, il y a un autre virage à angle droit, puis nous nous retrouvons sur le fleuve en direction de l'écluse 49 à Orzy.

En rivière, la vitesse de navigation semble être presque « automatiquement » beaucoup plus élevée que sur les sections de canal ; sans grand effort, le « Noorderzon » avance à plus de 11 kilomètres à l'heure, dès que l'eau s'élargit et s'approfondit. Mais sur ces tronçons, il s'avère qu'il ne faut rien tenir pour acquis, car certains ponts, portes de garde et autres obstacles requièrent TOUTES les compétences de nos barreurs pour les franchir sans dégâts. La devise doit être : ne sois pas trop sûr de soi-même et certainement pas trop impatient. Toucher le mur de l'écluse en entrant est une chose, mais si les choses tournent mal dans les secteurs où on peut naviguer à pleine vitesse, cela signifie un coup de 11 kilomètres à l'heure de 400 tonnes de masse contre un obstacle qui ne cède pas !

Dans l'après-midi, la première jonction apparaît dans la rive à tribord : l'entrée du Canal des Ardennes, avec une petite écluse qui, contrairement aux écluses ici dans la rivière, est juste de la bonne taille pour une péniche Freycinet. Nous nous

souvenons encore qu'il y a des années, nous avons pris cette écluse avec le « Nibor » en quittant la Meuse et que, même à cette époque, nous la regardions avec un regard étonné : « Est-ce que ça ira ? »

Même aujourd'hui, nous trouvons qu'il est improbable que, si nous le voulions, nous puissions continuer notre chemin par le Canal des Ardennes, l'Aisne à la Marne et le Canal entre Champagne et Bourgogne. Selon Gerard du « Maria », beaucoup de mariniers préfèrent cette route : elle est à peine plus longue que la route par la Meuse, mais elle est beaucoup moins susceptible d'avoir une crue en raison de pluies soudaines. Nous passons rapidement la petite écluse et nous continuons par la rivière, tout droit.

En fin de journée ce dimanche-là, nous sommes arrivés dans la petite ville de Sedan, où nous avons atteint l'écluse bien avant l'heure de fermeture. Une fois au-dessus de l'écluse nous avons été confrontés à une question simple, que tous les mariniers se posent presque chaque jour : « Où peut-on s'amarrer ? ». Contrairement aux Pays-Bas, à la Belgique et à l'Allemagne, la France semble croire qu'une seule chose est nécessaire pour amarrer un bateau, à savoir un morceau de corde. Des dispositions telles qu'un mur de quai perpendiculaire, ou de la profondeur de l'eau, ou des bollards ou anneaux sur le rivage, tout cela est inutile aux yeux des gestionnaires de la voie navigable française. Un bout de corde et un arbre devraient suffire. En conséquence, la plupart des péniches chargées passent la nuit avec une amarre attaché à un arbre, flottant presque au milieu du chenal (et parfois même flottant librement, quelque part entre deux écluses). La France n'a pas encore compris qu'il serait utile de construire un quai avec des eaux profondes, des bollards et des pattes d'oie au moins à chaque écluse, mais aussi à tout autre endroit où un bateau pourrait vouloir s'amarrer. Par conséquent, il est incompréhensible pour l'équipe de l'écluse que, en tant que marinier, vous demandiez une possibilité de vous amarrer pour la nuit : pour eux, les arbres suffisent !

Sur la carte de navigation nous trouvons un vieux quai de chargement, probablement abandonné, un peu à l'extérieur de Sedan, qui appartenait sans doute à une usine dans un passé lointain. Lorsque nous arrivons sur place, le quai est toujours là, et on dirait que l'amarrage devrait y être possible. Lorsqu'on lui demande, Gérard, qui navigue toujours à portée de radio derrière nous, ne peut pas dire grand-chose des possibilités à cet endroit, lui-même n'a tout simplement jamais été amarré là et il n'y a jamais vu d'autres bateaux, donc il ne sait pas. Lorsque nous laissons le « Noorderzon » flotter lentement jusqu'au quai, il s'avère que nous touchons le quai sans toucher le fond. Toutefois nous devons éviter soigneusement les morceaux de fer qui dépassent partout, les saillies de fers à béton, des palplanches et d'autres objets nuisibles, et aussi nous voyons que les bollards sont absents. Après quelques recherches dans l'herbe, nous trouvons les restes d'un anneau d'acier fixé dans un grand morceau de béton, et c'est tout. Comme nous le constaterons beaucoup plus souvent, il faut un peu plus de temps que prévu pour nous amarrer pour la nuit. Nous ne

pouvons donc appuyer sur le bouton d'arrêt du moteur qu'après neuf heures. Une fois le moteur arrêté, nous profitons du silence. Mais nous sommes heureux de constater que nous avons progressé d'une centaine de kilomètres ce jour-là : si les choses continuent ainsi, nous serons à Lyon bien avant la date de déchargement indiquée !

Lorsque nous utilisons la radio pour partager notre satisfaction du progrès réalisés, la réaction de Gérard est un avertissement pour ne pas applaudir trop vite : « Attention, les gars, vous n'irez pas aussi vite partout !....

Encadré 7 : Provisions - ou absence de celles-ci

Lorsqu'on voyage en bateau, beaucoup de choses dépendent des livraisons aux alentours : le carburant et l'eau potable, bien sûr, mais aussi la nourriture, le pain et les légumes frais, et tous les besoins à bord. Outre le fait que de tels achats nécessitent un quai d'amarrage, un peu de chance est également requise. Quiconque vient dans une ville le dimanche devra voir si les magasins sont ouverts ce jour-là, et même pour les restaurants ce n'est pas toujours garanti ! Au cours de nos dix années de navigation, nous apprendrons qu'il faut savoir se repérer dans de nombreux endroits et connaître les horaires d'ouverture pour éviter de se cogner le nez de temps en temps...

On passe Inor...

Le lundi matin nous commençons la journée, sans doute aventureuse, avec bonne humeur ; avant sept heures et demie, les cordes sont déjà lâchées et un peu plus tard, le « Noorderzon » parcourt le magnifique paysage lentement et majestueusement. Un peu plus loin, nous passons l'écluse de Remilly, l'une des premières à être entièrement automatique : nous passons devant un capteur radar sphérique sur la rive, qui détecte notre passage, et rapidement le sas devant nous, qui est encore plein d'eau, commence à se vider. Quelques instants plus tard, les portes s'ouvrent hydrauliquement et nous pouvons entrer. Une fois les câbles en place, il suffit de pousser une perche dans le mur de l'écluse pour refermer les portes de manière entièrement automatique et ouvrir les vannes pour remplir le sas. Lorsque l'écluse est entièrement remplie, les portes supérieures s'ouvrent également automatiquement et voilà, on est dessus !

Derrière cette écluse se trouve un petit canal de dérivation un peu plus long que ce que nous avons vu jusqu'à présent. Et lorsque nous traversons ce canal, nous entendons pour la première fois que le moteur de notre bateau fait un bruit assez irrégulier : le régime diminue, puis remonte à nouveau, et le bateau prend de la vitesse beaucoup plus difficilement qu'auparavant. Peter conclut que les filtres à carburant du moteur pourraient être bouchés, et il essaie d'estimer le temps qu'il faudrait pour les remplacer. Quand il pense que ce travail devrait être fait en une vingtaine de minutes, j'arrête le « Noorderzon » dans le chenal, et Peter entre dans la salle des machines, équipé de gants de travail (à cause du moteur chaud) et d'une boîte à outils. Moins de quinze minutes plus tard, le travail est terminé et je peux redémarrer le moteur. Le moteur marche bien et après ce délai court nous passons les cent derniers mètres de cette dérivation et nous rejoignons la rivière. Le moteur semble normal et l'irrégularité des régimes a disparu..

Dans la bonne humeur (après tout, nous avons résolu nous-mêmes le premier problème technique) nous avons passé les écluses de Mouzon, de l'Alma et de Pouilly et vers midi nous sommes entrés dans l'écluse 32 à Inor. Mais notre bonne humeur change rapidement lorsque, au-dessus de l'écluse d'Inor, dans le long chenal d'écluse qui suit, nous entendons le moteur protester à nouveau : il semble toujours y avoir le même problème, une augmentation et une diminution des rotations par minute qui s'accompagne d'une très faible vitesse. Avec le manuel du moteur en main, nous nous interrogeons sur les autres causes possibles de ce problème : pourrait-il s'agir d'un filtre à air, ou de saletés dans le carburant ? Nous n'arrivons pas à le comprendre et le problème commence à nous inquiéter, car si nous devons avoir un problème de moteur maintenant, la date de déchargement prévue serait tout de suite incertaine !

Au bout d'un certain temps, nous entendons à nouveau Gérard à la radio - nous étions un peu déconnectés de lui depuis hier après-midi, mais il est assez proche pour nous recevoir à nouveau. Nous lui expliquons le problème que nous avons et que nous sommes très inquiets et que nous ne pouvons pas vraiment penser à

une solution nous-mêmes. Gérard nous demande d'abord de décrire ce qui ne va pas exactement, alors nous lui expliquons en détail que de temps en temps le moteur ralentit tout seul et que la vitesse du bateau diminue. Puis Gérard demande : « Combien de tours il fait, votre moteur ? »

« Ben, sur le fleuve, environ 1600 à 1800 tours par minute, mais dans le canal un peu moins, peut-être 1200 tours/minute » je réponds sincèrement. À notre grande surprise, un sourire retentit à la radio, avant que Gérard ne dise :

« Essayez de le ramener à 600 ou 700 ! » Quand je fais ce qu'il dit, à notre grande surprise, nous remarquons que le « Noorderzon » n'avance pas plus lentement, mais plus vite ! Et en effet, l'irrégularité du régime s'arrête immédiatement et le moteur tourne à nouveau avec le même ronronnement monotone qu'auparavant (seulement plus lentement et donc avec moins de bruit et moins de consommation !). Nous sommes stupéfaits : avons-nous changé inutilement les filtres à carburant ? Gérard explique :

« Ces fossés qu'on appelle canal ici sont si peu profonds que vous tirez toute l'eau d'en dessous le bateau si vous arrivez à une vitesse trop élevée, par votre propre surenfoncement ! Vous tirez le bateau vers le fond, pour ainsi dire, et plus il s'approche au fond, plus il crée de la résistance et plus votre hélice tourne dans la boue au lieu de l'eau. Cela explique la réduction de la vitesse : l'hélice ne veut tout simplement pas se déplacer plus vite. Et en plus, elle ne vous sert à rien, car par le surenfoncement la vitesse restera basse et ça ne vous coûte qu'une énorme quantité de carburant pour laquelle vous n'obtenez rien en retour. Un puissance minimal suffit pour la plupart des bateaux dans ces fossés de boue ! »

Encore un peu inquiets, nous continuons notre chemin dans la dérivation avec le moteur au ralenti, mais en effet les irrégularités dans les régimes ont maintenant disparu. La vitesse est passée de 6 à 4 km/h, mais selon Gérard, c'est tout à fait normal pour cette partie « sèche » de la route. Le sens très littéral du mot « sec » que l'on entend souvent de la part des mariniers nous surprend : nous voilà, avec plus de 100 tonnes de poids vide du bateau et 250 tonnes de marchandises, dans un canal à peine assez profond pour garantir une distance de plus de 20 centimètres entre notre coque et le fond !

Après plus d'une heure de navigation, nous devons conclure que les soupçons de Gérard étaient justes. Il n'y a plus de problèmes de régime moteur. Heureusement, nous en connaissons déjà la cause dans cette phase du voyage : sinon, nous aurions utilisé au moins trois fois plus de carburant que prévu jusqu'à Lyon, sans même arriver une minute plus tôt. Nous en concluons qu'il nous manque encore beaucoup de connaissances de base, nécessaires pour ce travail.

À notre « nouvelle » vitesse de croisière, il nous faut une heure et demie pour atteindre la porte de garde à la fin du canal de dérivation de six kilomètres de long, près du village de Stenay. Nous comprenons donc maintenant pourquoi

Gérard a tenté de tempérer un peu nos pronostics, la veille : à partir de maintenant, le chenal passe de plus en plus par les petites dérivations peu profondes et de moins en moins par le fleuve. La vitesse va donc certainement encore diminuer.

Ce qui compense cette lente progression est le fait que le bateau glisse entre les plus beaux paysages et à travers la plus belle nature, à la vitesse d'un promeneur. Aucun autre moyen de transport n'offre une vue aussi directe sur ce que l'on a souvent appelé « le plus bel arrière-jardin d'Europe ». Et grâce à cette vitesse réduite, il y a beaucoup de temps pour profiter de ce jardin. La nature y contribue en rassemblant toutes sortes d'oiseaux et d'autres animaux à proximité immédiate du fleuve ou du canal. Les animaux y boivent ou y récupèrent leur nourriture, l'équipage d'un bateau est fréquemment surpris par un martin-pêcheur sur l'avant du pont, une loutre sur la rive ou un cerf dans les prairies avoisinantes. De grands oiseaux de proie tournent régulièrement au-dessus des champs, en vol stationnaire, à la recherche d'une souris des champs juteuse ou même d'un jeune lapin. A un moment donné, on voit même un groupe de sangliers, père, mère et quelques petits, se désaltérant dans un endroit juste au-dessus de l'eau. En fait, il y a quelque chose à voir à chaque kilomètre.

Mais il y a du travail à faire, bien sûr. Comme nous sommes lundi, et que nous devons encore prendre contact avec l'affréteur pour savoir comment résoudre le contrôle douanier qui a été « oublié » à Givet, je monte sur l'écluse de Stenay pour me rendre à une cabine téléphonique locale et passer un appel aux Pays-Bas, muni d'un grand sac rempli de pièces. Heureusement, les conséquences de notre décision de continuer à naviguer se sont vite révélées moins importantes qu'on craignait : il existe un bureau de douane à Chalon-sur-Saône, où nous pouvons simplement nous arrêter et nous présenter. Le dédouanement peut alors avoir lieu à Chalon. Soulagé, je retourne à bord et nous continuons notre voyage. Mais une heure plus tard, entre deux écluses, quand je fais une estimation approximative de l'heure à laquelle nous serons à Chalon, il y a un autre soucis : si les calculs ne me trompent pas, nous arriverons à Chalon un vendredi dans l'après-midi ! Il en résulte le même problème qu'à Givet, à savoir que ce sera une perte de deux jours entiers si nous devons attendre le douanier de service jusqu'au lundi matin ! La bureaucratie pourrait encore nous ralentir après tout !

Gérard, le conseil par radio, arrive plus ou moins à la même conclusion : si tout se passe comme d'habitude, nous serons à Chalon un vendredi tard dans l'après-midi (et donc trop tard pour un fonctionnaire). La seule chose que nous pouvons faire est d'essayer d'atteindre la Saône le plus vite possible et voir ensuite si nous pouvons faire le dédouanement le vendredi après-midi ; sinon, il vaudra mieux que nous ne soyons pas à Chalon avant lundi matin. Cette dernière idée nous plaît beaucoup plus que la première, car le voyage est déjà suffisamment

épuisant (même sans le stress de devoir se trouver quelque part à un moment donné).

Le voyage se poursuit par Mouzay et Dun-sur-Meuse, parfois par des dérivations d'écluse étroites et peu profondes, parfois par des tronçons de fleuve, plus larges et plus profonds, mais où il faut faire de plus en plus attention à ne pas risquer de se retrouver à côté du chenal. Gérard explique par radio que le côté du fleuve où se trouve le chemin de halage est aussi le côté où il y a le plus d'eau. Historiquement, c'est là que les bateaux « halés » (c'est-à-dire les bateaux tirés par des hommes ou des chevaux) naviguaient et que le gestionnaire de la voie navigable entretenait la tranchée la plus profonde. Dans de nombreux endroits, même aujourd'hui, il semble que le côté du chemin de halage d'un fleuve ou d'une rivière soit suffisamment profond, même à moins de trois mètres de la rive, alors que l'autre côté il devient parfois trop sec même à trente mètres de la rive. Nous le gardons à l'esprit et poursuivons notre chemin jusqu'à l'écluse de garde de Vilosnes, à l'heure de la fermeture. Une écluse de garde est une écluse ouverte des deux côtés quand l'eau est normale et qui peut donc être franchie sans changement de niveau. Comme la Meuse est à un niveau d'eau normal au moment de notre passage, les deux portes de l'écluse sont en effet ouvertes, et Gérard, toujours derrière nous, nous propose de nous amarrer dans cette écluse pour la nuit et de venir manger avec lui à bord. Il a déjà vérifié auprès de l'éclusier s'il y avait d'autres bateaux qui naviguaient à proximité et il s'avère qu'il n'y a rien comme avalant ni comme montant, donc nous ne courons pas le risque de bloquer quelqu'un. Après tout, c'est aussi un moyen très facile de s'amarrer si tout ce qu'on doit faire est de rester couché dans le sas et d'attacher une corde autour d'un des bollards de l'écluse. Pour que le « Maria » puisse aussi s'attacher facilement, nous avançons le « Noorderzon » dans la moitié amont du sas, de sorte que le « Maria » puisse amarrer dans la moitié aval.

Lorsque les deux bateaux sont installés ainsi dans l'écluse de garde et que les deux moteurs sont arrêtés, nous apprécions le silence et la tranquillité à quatre, avec Gérard et son matelot. Le village de Vilosnes-Haraumont possède un camping, mais nous n'entendons pas de bruit et les routes les plus proches sont à plusieurs centaines de mètres. C'est une belle soirée tranquille et lorsque nous montons à bord du « Maria » une heure plus tard, pour déguster une des spécialités de Gérard (oignons mijotés au roquefort, pommes de terre « rattes » bouillies et un bon morceau de viande), nous emportons non pas une, mais deux bouteilles de Côtes du Rhône, pour être sûrs. Elles vont tous les deux être vidées le soir !

Petit, plus petit, le plus petit

Cinq autres écluses nous séparent de la ville de Verdun, la première ville de taille raisonnable depuis Charleville-Mézières. Mais c'est aussi la ville où il faudra passer la première petite écluse Freycinet, et c'est quelque chose qui nous inquiète un peu. Car même si la grande masse du « Noorderzon » ne nous a pas

Encadré 8 : Le danger est dans les ANCRÉS

Pour les « novices », la LARGEUR serrée des écluses peut sembler le plus grand danger au début, mais en réalité la LONGUEUR est beaucoup plus dangereuse ! Comme une péniche n'a que quelques décimètres de marge en longueur, le bateau doit être placé relativement près des portes pour pouvoir fermer les portes arrière. Cependant, comme les portes avant sont généralement dotées de « compartiments » constitués de lourdes poutres en acier, un bateau ne doit pas du tout s'avancer trop loin, car les parties saillantes (généralement les ancres) peuvent se coincer sous ces poutres. Si cela se produit, le bateau montant risque de lever les portes supérieures de leurs charnières et une catastrophe sera inévitable : soit le bateau coulera, soit les portes sortiront de leurs charnières. Dans les deux cas, les dommages sont d'une ampleur catastrophique et causeront un chômage prolongé....Les écluses les plus récentes sont généralement dotées d'une plaque de recouvrement épaisse devant les poutres de la porte pour éviter ce risque. Les bateaux plus récents sont également obligés d'avoir leurs ancres intégrés dans la proue afin qu'elles ne saillent pas.

gênée jusqu'à présent, nous sommes conscients dans chaque écluse qu'avec encore dix mètres en moins de longueur et un mètre en moins de largeur, il sera beaucoup plus difficile de faire monter le bateau sans dégâts.

Mais d'abord nous amarrons le bateau au quai de Verdun pour nous réapprovisionner en produits frais, tels que la viande, le lait, les légumes et les fruits. Une fois que les provisions sont aux normes, nous démarrons et nous passons sous les deux ponts super-bas de Verdun en direction de l'écluse 19, la première qui ne dépasse pas 40 mètres de long et 5,20 mètres de large. Pour aggraver les choses, cette écluse a une dénivellation relativement importante, de plus de 3 mètres ; dans de nombreuses écluses de cette région, la différence de niveau est plus faible, parfois même inférieure à un mètre. Et plus la différence de niveau est importante, plus les forces agissant sur le bateau sont fortes. Un homme averti en vaut deux !

Nerveusement mais prudemment nous dirigeons la proue du « Noorderzon » vers l'écluse. Je regarde par-dessus le côté du bateau jusqu'au coin du mur de l'écluse, comme nous l'avons appris, et je peux déjà voir que nous avons effectivement tout au plus quelques centimètres de mou. Rien de décimétrique, et encore moins les mètres entiers que nous avons dans les écluses jusqu'à

présent. Mais nous parvenons à faire passer la proue entre les portes. Même la poupe est relativement droite quand nous forçons le bateau à entrer, contre la pression de l'eau, avec un peu plus d'hélice qu'auparavant.

Lorsque je fixe le câble d'acier avec sa boucle sur un bollard, Peter me signale depuis la timonerie que je dois vraiment avancer beaucoup plus loin ! Je regarde le seuil de l'écluse juste avant le bateau et je pense qu'il est effroyablement proche, mais je desserre quand même le câble. Je m'attends à entendre le bruit du moment où nous frappons la coque contre le seuil de l'écluse quand Peter fait signe que c'est bon. A mon grand effroi, l'éclusier commence immédiatement à fermer une des portes, même si je n'ai pas mis le « retrait », la corde pour empêcher le « Noorderzon » de reculer. Et cela se fait alors : un peu plus tard, la poupe du bateau lourd heurte la porte qui vient de se fermer à un angle de 45 degrés. L'éclusier grogne et jure, alors que je suis encore en train de me débrouiller pour mettre le retrait. Si je réussis enfin, les deux portes derrière le « Noorderzon » peuvent être fermées finalement.

Lorsque les vannes des portes supérieures s'ouvrent, je constate avec une grande inquiétude que le bateau, en raison de l'angle relativement oblique du câble, avance quelques centimètres à chaque mètre de montée. Et tout cela alors que le câble est déjà si tendu en raison de la pression de l'eau qu'il est impossible de le tirer. Je me serre le cœur, mais finalement, et à mon grand soulagement, je vois comment les deux ancres du « Noorderzon » passent les poutres des portes de quelques millimètres seulement...

Quand nous sommes en haut et que nous pouvons ouvrir les portes supérieures, à ma grande surprise, je vois apparaître le « Maria » au dernier virage, sous l'écluse ! Apparemment, toute l'opération nous a coûté tellement de temps que Gérard est littéralement à une bassinée derrière nous. Si cela continue, nous allons le freiner, alors nous devons envisager de le laisser passer devant, même si nous trouvons sa présence juste derrière nous très rassurante.

Bref, on se dépêche de sortir, et quand on sort du petit tunnel de Verdun, qui passe sous la Citadelle, on est dans un bief du fleuve, où on peut accélérer un peu plus que dans les biefs « secs » ... pense-t-on. Déjà après le premier virage, il s'avère que nous touchons le sol ! Il n'y a donc pas seulement les écluses, qui sont plus petites ici, mais c'est l'ensemble du canal ! Nous pouvons juste éviter de nous coincer et nous avançons avec précaution à l'écluse de Belleray. Là, nous répétons l'exercice de précision d'il y a une demi-heure à Verdun. Mais cette fois, nous savons que l'avant du bateau doit vraiment s'approcher du seuil pour que les portes inférieures derrière le bateau puissent être fermées, et nous savons que nous devons tirer le câble correctement dès que nous pouvons, car il ne reste qu'environ DIX centimètres. Et cette fois, nous parvenons à entrer à écluser et à sortir dans les délais habituels. Un peu plus tard, Gérard nous informe par radio que le sas était prêt pour lui à son arrivée.

Les sept écluses suivantes se trouvent toutes dans une dérivation, qui fait près de 25 kilomètres de long. On aura du mal à arriver à la ville suivante, Saint-Mihiel. La progression est lente : à moins de cinq kilomètres à l'heure, nous traversons le paysage, parfois accompagnés d'une route départementale du côté gauche. Mais parfois il n'y a aucune route à voir et nous naviguons à travers des zones agricoles tranquilles et désertes. Tous les trois ou quatre kilomètres, nous arrivons à une écluse, et parfois il y a de petits villages, comme le village de Dieu, où Gérard nous dit que nous pouvons rapidement acheter quelques produits alimentaires à l'épicerie locale. Le magasin se trouve littéralement à trente mètres de l'écluse, ce qui permet de faire les courses pendant que le bateau monte. Vive l'efficacité !

Nous ne sortirons pas de toutes les écluses de cette dérivation peu profonde aujourd'hui. A l'écluse d'Ambly, l'éclusier nous dit que nous devons amarrer sous l'écluse de Troyon. A l'approche de cette écluse, nous cherchons un amarrage en vain. Rien. Pas de bornes, même pas un arbre sur l'une ou l'autre rive. Il n'y a que la porte inférieure de l'écluse elle-même, et chaque essai de nous rapprocher la rive avec le « Noorderzon » chargé échoue, parce que le bateau touche le fond. Impossible, donc. La seule option nous semble de laisser le bateau flotter (très prudemment) avec la proue entre les deux murs de l'écluse et de voir ensuite si nous pouvons jeter une corde autour d'un des bollards.

Très lentement, nous faisons avancer le bateau. Lorsque je vois que les portes de l'écluse ont des poutres horizontales tous les demi-mètres, je décide de monter contre la porte avec la boucle d'une corde autour du cou et de mettre la boucle sur un bollard. Et donc, un peu plus tard, avec un pneu de voiture devant les ancres pour être sûr de ne pas endommager la porte, nous sommes amarrés de façon improvisée. Gérard nous dit que, pour se faciliter la vie, il est resté au quai de Dieu...

Après une nuit tranquille dans cet endroit super-silencieux, nous sommes réveillés le lendemain matin par l'éclusier, qui est déjà sur les portes. Sans commentaire, il nous passe la boucle de notre corde pour que nous puissions reculer un peu pendant qu'il vide le sas. Curieusement, cette vidange fait que le bateau est poussé vers l'avant et non à l'arrière. Mais grâce à quelques coups supplémentaires avec l'hélice, nous parvenons à maintenir le bateau en position et un peu plus tard, lorsque les deux portes sont ouvertes, le « Noorderzon » glisse dans l'écluse pour une nouvelle journée de navigation. Dans les premières heures de cette journée, nous passons par Troyon, Lacroix et Rouvrois pour mettre le cap sur l'un des derniers tronçons du fleuve, près de Saint-Mihiel.

Après quelques heures nous entendons la voix de Gérard à la radio, avec un avertissement : il semble que le canal de dérivation, juste avant de rejoindre le fleuve soit terriblement sec, peu profond alors. À la porte de garde de Maizey (une porte de garde est une porte d'écluse qui permet de fermer le canal en période de crue, de sorte que toutes les terres le long du canal ne soient pas

inondées) de nombreux bateaux ont du mal à avancer, rapporte notre « voisin » serviable. Donc, quand on passe cette porte de garde une heure plus tard avec une vitesse raisonnable, ça nous semble pas si mal. Mais tout de suite, ça coince : le « Noorderzon » est immobile ! Nous nous regardons avec étonnement, et après un court moment, nous essayons soigneusement d'accélérer un peu. Aucun résultat. On sait qu'on est coincés ! Et maintenant ?

Gérard nous conseille d'arrêter l'hélice, puis d'attendre au moins cinq minutes et d'essayer à nouveau, mais très prudemment. Et il promet de faire attendre l'éclusier avec le remplissage de la dernière écluse, car lorsque les vannes des portes supérieures s'ouvriront, encore plus d'eau sera tirée de la section du canal dans laquelle nous sommes. Bien que nous puissions difficilement imaginer que la différence entre naviguer et être bloqué dépende d'effets aussi minuscules, nous faisons ce qu'il dit. Et c'est bizarre : quand nous donnons un coup d'hélice après cinq minutes, le « Noorderzon » commence à bouger un peu ! Mais le bateau se plante encore cinq fois, pour flotter à nouveau cinq minutes plus tard, avant que nous atteignions enfin la sortie de la dérivation dans le fleuve. Une fois dans l'eau profonde nous atteignons bientôt une vitesse normale.

Lorsque nous entendons que le Gérard, derrière nous, a beaucoup moins de problèmes, nous sommes finalement convaincus que la différence est dans les 14 centimètres, parce que le « Maria » est plus léger que le « Noorderzon ». Comme notre bateau est un « mauvais chargeur » (c'est le jargon des mariniers pour un bateau qui mouille relativement profond avec un certain tonnage), nous avons 2,04 mètres de profondeur à l'avant avec nos 253 tonnes, alors que le « Maria » avec ses 249 tonnes n'a que 1,90 mètre de profondeur. De plus, Gérard explique patiemment à nous, les terriens, que lui, il a un volant manuel au lieu d'un pilote automatique. Bien que cela soit beaucoup plus fatiguant, il y a l'avantage qu'un marinier expérimenté « sent » où l'eau devient peu profonde, car le surenfoncement tire le gouvernail latéralement. Grâce à cette meilleure perception de la profondeur sur place, un marinier qui navigue manuellement réduira sa vitesse beaucoup plus tôt qu'un marinier équipé d'un pilote automatique, qui cache les effets du surenfoncement, de sorte que le marinier n'est pas conscient du danger. Tout progrès a donc ses inconvénients...

Remplaçant

Nous couvrons la partie du fleuve qui passe par Saint-Mihiel sans trop de problèmes, même si nous devons deviner où se trouve le chenal (vu la largeur du fleuve). Par nos problèmes de tirant d'eau, nous sommes très conscients du fait que nous sommes un peu plus lourds que la plupart des autres bateaux. Et cela signifie, bien sûr, que les obstacles que d'autres bateaux peuvent franchir sans effort pourraient soudainement être catastrophiques pour nous. Quoi qu'il en soit, nous avançons à une vitesse raisonnable à travers la ville de Saint-Mihiel et, peu de temps après, nous passons l'écluse du même nom, avec laquelle nous arrivons à la dernière série de dix écluses de la Meuse. Le segment du canal au-dessus de l'écluse de Saint-Mihiel s'avère étonnamment large ET étonnamment profond, et notre vitesse fait que nous nous distancions du « Maria » qui est considérablement plus lent que le « Noorderzon » sur ces eaux larges et profondes. C'est l'avantage d'un tel « mauvais chargeur » : ce sont souvent des bateaux rapides.

Lorsque nous entrons dans la dérivation de l'écluse des Kœurs, il y a encore trois écluses, une écluse de garde et un tunnel court à franchir avant les dernières sections du fleuve Meuse. Nous aurons ensuite une autre dérivation à cinq écluses, avant d'arriver au canal de la Marne au Rhin, où nous passerons par un tunnel un peu plus long. Mais avant cela, il nous reste encore 25 kilomètres à parcourir. Et lorsque nous entrons dans la dérivation, nous sommes surpris de voir que l'écluse 9 des Kœurs est toujours fermée à notre côté. Pourrions-nous avoir un avalant qui arrive ? Aucun des éclusiers ne nous a dit que nous devions rencontrer d'autres bateaux.

Nous laissons le « Noorderzon » flotter pendant un moment, mais si nous ne pouvons pas discerner d'action à l'écluse, nous décidons de donner un coup bref de klaxon. Immédiatement nous voyons quelqu'un qui court dans toutes les directions, ouvrant les vannes, courant sur les portes, disparaissant de l'autre côté, et réapparaissant un peu plus tard pour rouvrir les mêmes vannes qu'il venait de fermer, le tout dans un état de panique totale. Lorsque je prends les jumelles pour regarder de plus près, je vois un écolier très jeune qui se stresse sur l'écluse, vêtu d'une tenue moulante de cycliste en lycra ! Vu par les jumelles, l'image nous plaît, étant deux mariniers « gays ». Nous ne croyons pas qu'ils aient mis ce type là pour notre plaisir : le phénomène de marinier gay était rare même aux Pays-Bas au moment de notre voyage ; c'était simplement non-existant en France. Quoi qu'il en soit, nous attendons patiemment ce qui arrive.

Ce n'est qu'au bout d'un bon quart d'heure que nous voyons, à notre grande surprise, un petit yacht entrer dans l'écluse depuis le bief en dessus ! L'éclusier attractif ne savait apparemment pas quel bateau il devait laisser passer en premier, bien que dans toutes les réglementations françaises, la navigation commerciale ait la priorité sur les bateaux de plaisance. Cette petite affaire nous immobilise pendant plus d'une demi-heure, et lorsque le yacht sort de l'écluse de notre côté (en faisant un grand signe de 'bonjour', bien sûr) et que nous y

entrons, le « cycliste » nous attend avec la sueur au front. Apparemment, il attend une diatribe de notre part, ou du moins, il en donne l'impression.

Lorsque nous sommes amarrés, et pendant que nous fermons les portes, nous nous entretenons avec lui, et il s'avère être un vacancier qui remplace le personnel habituel de l'écluse pendant les vacances. Ces remplaçants, il y en a qui savent très bien ce qu'ils doivent faire, mais d'autres n'ont aucune idée de ce que leur travail implique. On connaît des cas de remplaçants qui ont vidé des canaux entiers parce qu'ils ne comprenaient pas comment manipuler les vannes des écluses. Heureusement, notre remplaçant n'entre pas dans cette catégorie, et avant que nous n'atteignons le niveau du bief en dessus, il s'est excusé mille fois : il ne nous attendait tout simplement pas si tôt, alors il avait déjà préparé l'écluse pour le bateau de plaisance. Bon, après tout il est un gars sympa et on ne peut pas gronder tous les remplaçants pour le manque d'instructions qu'ils ont reçues de leurs chefs...

De plus, c'est parfois un soulagement de travailler avec un jeune, peut-être moins capable mais beaucoup plus enthousiaste : les fonctionnaires moroses et archaïques de VNF (Voies Navigables de France) ont tendance à montrer très clairement qu'ils n'aiment pas du tout leur travail, et ça commence à taper sur les nerfs au bout d'un moment, surtout quand ils font plusieurs écluses avec leur voiture officielle. Les remplaçants, par contre, sont plus disposés à accueillir le marinier, tandis que les fonctionnaires préfèrent se présenter une demi-heure trop tard le matin et s'arrêter une demi-heure plus tôt le soir pour compenser. Peu importe si on n'est pas pressé, mais si on compte arriver quelque part juste à temps, cette attitude de feignant est assez frustrante. Et enfin, l'attrait d'un tel étudiant contribue aussi, bien sûr, comparé aux têtes consanguines parfois édentées que l'on voit souvent sur les écluses...



Éclusier ou cycliste ?

À notre grande joie, notre jeune « cycliste » nous explique, qu'il nous rejoindra à la prochaine écluse ; les deux écluses seront opérées par un seul éclusier. Quand nous sommes sortis, le garçon ferme d'abord les portes supérieures derrière notre bateau pour le « Maria ». Puis il monte sur son vélo et nous nous réjouissons de ce beumec jeune et sportif dans cette tenue presque exhibitionniste que les cyclistes semblent tous préférer. Nous nous battons, ou presque, pour les jumelles ! Et quand nous voyons qu'il s'allonge sur l'herbe en nous attendant et qu'il a enlevé la partie supérieure de la tenue en lycra, on penserait qu'il le fait exprès ! Quand il ferme sa porte d'écluse torse nu, j'aperçois le regard de Peter qui semble dire : « *Nous restons ici !* »

Mais toutes les bonnes choses ont une fin, bien sûr ; parce que l'écluse 9 des Koeurs et l'écluse 8 de Han sont proches l'une de l'autre, nous les passons assez

rapidement. Sur la porte supérieure de l'écluse de Han, nous avons dit au revoir à notre beau remplaçant avec son vélo. Entre-temps, Gérard est à portée de la radio à nouveau. Cela nous permet de l'avertir qu'il y a un remplaçant à l'écluse. Gérard nous avertit du petit tunnel un peu plus loin, avec un virage à angle droit derrière, un des plus connus des canaux français.

Une dernière fois, nous saluons le jeune homme en lycra qui saute sur son vélo pour retourner à l'écluse précédente. Nous entrons dans le petit tunnel avec précaution et nous sortons de l'autre côté encore plus prudemment. Nous parvenons à effectuer le virage d'un seul coup ; il n'est vraiment pas facile ! Nous sommes fiers de nous et nous avons l'illusion que nous commençons à maîtriser l'art du marinier.

Encore un bief long et ennuyeux, puis l'écluse de Vadonville et deux ponts ferroviaires très bas, puis une écluse de garde, et nous arrivons finalement à la dernière section de la Meuse, avant de passer dans la dérivation de Commercy, un bon kilomètre plus loin. Mais c'est presque la fin de la journée. À cause de quelques retards et contretemps, les choses se sont un peu moins bien passées que nous l'espérions : pour arriver à Chalon le vendredi après-midi pour la douane, ça sera juste !

Nous montons encore l'écluse 6 de Commercy, puis nous nous sommes amarrés à l'un des rares quais droits et accessibles, près du centre-ville de Commercy, où nous pourrions dîner au restaurant ce soir-là pour la première fois depuis de nombreux jours.

Lorsque nous repartons le lendemain matin, nous sommes sur la toute dernière section de la Meuse navigable. Cette section ne dure que dix minutes environ. Le chenal serpente de façon inimitable entre les bouées rouges et vertes - qui d'ailleurs dérivent aussi souvent qu'on les remet. On peut voir à la largeur du fleuve que rendre la Meuse navigable encore plus loin vers l'amont n'aurait pas vraiment été possible. Après deux kilomètres nous semblons nous diriger vers un pont qui est clairement bien trop bas pour le « Noorderzon ». Nous sommes soulagés de voir que l'entrée cachée de la dernière dérivation du Canal de la Meuse se trouve sur la rive droite (notre gauche) juste avant ce pont.

Une heure plus tard nous sortons de l'écluse 5 d'Euville. Il ne reste que quatre écluses, qui ne sont pas manuelles mais automatiques. Ces quatre écluses sont situées l'une derrière l'autre, avec quelques centaines de mètres de canal entre les sas, tous assez hauts, plus hautes que les 2,5 à 3 mètres auxquels nous sommes habitués. Peu avant midi, nous sortons de la dernière écluse, l'écluse 1 de Troussey, et nous arrivons dans l'eau propre et cristalline du canal de la Marne au Rhin.

De la Marne au Rhin

Les routes, le long desquelles les bateaux en provenance des Pays-Bas peuvent se rendre dans le sud de la France, vont du nord au sud pour la plupart, mais à certains endroits, il est inévitable d'utiliser les liaisons transversales dans la direction ouest-est ou est-ouest. Le Canal des Ardennes, déjà passé auparavant, est une telle connexion Est-Ouest, mais à la fin du Canal de la Meuse, nous devons aussi dévier de notre cap pour plusieurs dizaines de kilomètres dans le Canal de la Marne au Rhin. Ce canal date du XIXe siècle (il a été achevé en 1853) et il relie la Marne près de Vitry-le-François via Toul et Nancy au Rhin près de Strasbourg.

Le Canal de la Marne au Rhin étant plus ancien que le Canal de la Meuse (construit entre 1874 et 1882 sous le nom de « Canal de l'Est - Branche Nord »), on a décidé d'utiliser le Canal de la Marne au Rhin déjà existant sur une vingtaine de kilomètres pour lier Troussey et la Moselle. Ce canal empruntait la Moselle canalisée, qu'il suivait jusqu'à Nancy. Au début, le canal était un canal latéral de la Moselle. Cette rivière fût traversée à Liverdun au moyen d'un pont-canal. Depuis l'agrandissement de la Moselle en 1964, un nouveau débouché du Canal de la Marne au Rhin près de Toul a été réalisé. C'est là que la navigation joint la Moselle, qui est navigable pour les bateaux à grand gabarit. À bâbord, il va en direction de Nancy, d'Allemagne et de la 'Branche Est' du Canal de la Marne au Rhin. A tribord on va vers Neuves-Maisons, où le grand gabarit se termine et où l'ancien Canal de l'Est - Branche Sud (désormais appelé Canal des Vosges) est rejoint. Toul est ainsi la jonction entre les branches nord et sud du Canal de l'Est et les branches est et ouest du Canal de la Marne au Rhin.

Entre l'endroit où nous joignons le Canal de la Marne au Rhin et son embouchure dans la Moselle, il reste encore plus de 20 kilomètres ; les dix premiers kilomètres passent par un long bief totalement sans écluses, les dix derniers kilomètres par un tunnel et pas moins de 21 écluses ! Il y aura du boulot, et du boulot différent, car ici les écluses descendent au lieu de monter. Mais pour l'instant, nous avançons pendant presque deux heures dans ce long bief.

La première chose que l'on remarque, c'est que l'eau ici est incroyablement claire et transparente : on dirait de l'eau de mer tropicale, on peut voir le fond. Il montre (un peu trop clairement), comment la partie sous l'eau du « Noorderzon » se déplace (parfois avec seulement quelques centimètres de marge) dans le chenal en forme de V au milieu du canal, où les pierres, les troncs d'arbres, les chariots de supermarché et les épaves de voitures sont parfois franchis, mais JUSTE ! Il semble que ce soit à cause de la richesse en calcaire que l'eau reste si claire. C'est un spectacle impressionnant de voir la coque du bateau depuis la proue. Mais ce qui est également frappant, c'est que sur cette partie du canal, il est impossible d'accélérer : à la moindre exagération du régime moteur, le surenfoncement baisse la vitesse du bateau. Au siècle dernier, ce canal a été rendu apte à la navigation avec un tirant d'eau de 40 centimètres supérieur à celui des autres canaux, de sorte que nos 2,04 mètres

devraient encore offrir au moins un demi-mètre de marge. Au lieu de cela, le « Noorderzon » avance moins vite qu'un piéton. Lorsque nous passons devant la petite ville de Pagny-sur-Meuse, les promeneurs du chemin de halage dépassent facilement le bateau. Mais c'est logique : eux ils n'ont pas un sac à dos plein de vermiculite !

Cette partie du Canal de la Marne au Rhin est un « canal de contours » typique : le cours du canal suit en effet le relief du paysage, sans tentative de montée ou de descente, et sans creusement dans les collines ou remplissage des parties basses. L'élévation du canal est simplement dictée par les pentes, et si une colline bloquait le canal, on l'a simplement contourné. Ce qui explique toujours le cours capricieux de ce canal, comme on le peut voir dans des canaux plus anciens, comme le Canal du Midi dans le Midi ou le Canal du Centre près de Chalon.

En atteignant ce bief du canal, nous atteignons aussi un des deux « crêtes » de notre voyage. Nous avons commencé au niveau de la mer dans notre port de chargement à Rotterdam. Et à Lyon, nous terminerons à 162 mètres au-dessus du niveau de la mer. Entre les deux, nous passerons deux « pics » de 245 mètres et 360 mètres respectivement. Ce bief se trouve donc à 245 mètres, mais à l'autre côté du tunnel de Foug nous descendrons d'abord un peu à 202 mètres, puis nous remontrons en une longue série d'écluses jusqu'au niveau le plus élevé de 360 mètres.

Même avec la loi d'Archimède, il reste miraculeux qu'avec si peu d'énergie on ne puisse pas seulement franchir une distance énorme avec les 250 tonnes de cargaison dans la cale, mais qu'on puisse en fait aussi « soulever » cette cargaison à de telles hauteurs. Si on a pris un escalier avec un poids de 30 kilos ou plus sur l'épaule, on sait que c'est lourd. Mais le « Noorderzon » a été soulevé sans qu'on s'en aperçoive, deux fois et demie plus haut que la tour d'une cathédrale ! En fait, c'est l'eau qui s'écoule dans une écluse depuis un bief supérieur, qui donne l'énergie pour le soulèvement du bateau.

Il y a aussi de la navigation sur des fleuves au courant libre, comme le Rhin, mais on y exige beaucoup plus du moteur que dans les canaux où le « Noorderzon » se trouve. Il a été scientifiquement établi que la différence de vitesse entre les bateaux montants sur le Rhin et les bateaux avalants ne peut s'expliquer entièrement par la soustraction ou l'ajout de la vitesse du courant ; une petite différence de vitesse subsiste alors. L'explication de cette différence réside dans l'énergie nécessaire pour élever un bateau du niveau de la mer à la hauteur du Haut Rhin, qui, à Bâle par exemple, est déjà d'environ 240 mètres dessus la mer. Juste en dessous de l'écluse « la plus basse » (celle d'Iffezheim), elle est encore de 110 mètres. Cette différence de hauteur est surmontée dans une rivière au courant libre uniquement grâce à la puissance du moteur.

Après presque deux heures de route, contournant les collines avec de nombreux virages, nous arrivons enfin à l'entrée du tunnel de Foug. Ici, l'entrée est

contrôlée par des feux de circulation, car le tunnel a exactement la largeur d'un bateau, donc il y a un trafic à sens unique à tour de rôle. Quand nous arrivons, le feu est rouge et en plus une barrière a été abaissée juste avant l'entrée du tunnel. Nous avons donc laissé flotter le « Noorderzon », en attendant. Au bout d'une demi-heure, la barrière se lève et le feu passe au vert, mais sans qu'un bateau en sens inverse ne sorte du tunnel. On peut donc supposer que l'éclusier qui surveille l'autre côté s'est endormi. Quoi qu'il en soit, nous pouvons avancer et nous dirigeons la proue du « Noorderzon » entre les deux parois de chaque côté du tunnel. Enfin, lorsque le bateau glisse lentement dans le tunnel (à une vitesse maximale de 2 kilomètres par heure grâce à la vague poussée devant le bateau) on remarque que les poutres coulissantes de chaque côté guident le bateau exactement droit dans le souterrain. En France, on prétend que beaucoup d'enfants de bateliers ont été conçus dans ce tunnel ! Et en effet, le temps du passage en tunnel est plus que suffisant pour ce qui est nécessaire à une telle conception...

Par le noir et la fraîcheur qui l'accompagne, nous dérivons lentement vers l'autre extrémité du tunnel. Il fait au moins dix degrés de moins à l'intérieur du tunnel qu'à l'extérieur, l'effet de refroidissement de la montagne se fait même sentir à l'intérieur de la timonerie. Après le repas pris dans le tunnel (c'est pratique si l'on peut manger en naviguant sans devoir garder la main sur le pilote tout le temps) nous arrivons enfin à la sortie, aux « doubles écluses » 14a et 14b, deux sas construits l'un à côté de l'autre. Pendant les années de pointe de la batellerie, on pouvait faire descendre tous les bateaux sortant du tunnel sans trop d'encombrement, et de remonter les montants en même temps. L'une des deux écluses est déjà ouverte, car aucune congestion n'existe plus depuis 1980. Mais pendant ces années de forte activité on a même fait les plans pour doubler toutes les écluses entre le tunnel et la Moselle. Dans la Branche Est du Canal de la Marne au Rhin, ce doublement a été réalisé sur une distance considérable, et dans l'ouest de la France, il existe également des canaux dont les écluses ont été doublées ; malheureusement, on est en train de désaffecter l'un des deux sas à ces endroits, pour des raisons d'économie.

Nous sommes entrés dans l'écluse et nous avons tout de suite remarqué que nous préférons la descente et non la montée. Gérard nous a averti au préalable de mettre le gouvernail fermement en travers pendant la descente, car nous ne serions pas le premier bateau à rester coincé sur le seuil de l'écluse, mais à part cette précaution, le reste de la procédure est beaucoup plus confortable. Pour commencer, on arrive presque à la même hauteur que le mur de l'écluse, de sorte qu'on n'a pas besoin de faire toutes sortes de pitreries pour poser une amarre ou un câble. On peut simplement poser la boucle d'une amarre sur un bollard juste devant soi. De plus, comme les experts nous l'ont appris, il n'y a pas de grande force vers l'avant ou vers l'arrière lors de la vidange. Le câble d'acier peut donc être remplacé sans problème par une belle amarre flexible, trois fois moins lourde et plus facile à manipuler. Cependant, une fois en bas, il faut une certaine expérience pour larguer l'œil de l'amarre. Nous avons vu de

nombreux mariniers le faire avec la plus grande facilité, mais dans notre cas nous devons parfois grimper l'échelle de l'écluse afin de saisir l'amarre...

Les biefs sont assez courts dans cette partie du canal : dans toute la « vallée » (comme les mariniers appellent une série d'écluses proches) les écluses se succèdent tous les 600 mètres, parfois même moins. Dans une cadence agréable d'un bief court, puis une descente dans un sas, nous faisons la plupart des écluses entre l'écluse 14 et le centre de Toul en cinq heures environ ; dans l'ancien port de commerce, converti en marina, le « Port de France », nous trouvons un quai d'une longueur suffisante pour amarrer le « Noorderzon », et nous y passons la nuit, au milieu d'une ville assez grande avec le bruit qui l'accompagne.

Le lendemain matin, trois écluses et un pont-levis entièrement automatique nous séparent de la Moselle. Lorsque nous passons la première écluse, le même système de radar utilisé pour les écluses automatiques déclenche maintenant le cycle d'ouverture du « Pont de Saint Mansuy » : les feux de circulation routière deviennent rouges et une cloche bruyante se met à sonner. La cloche continue de sonner jusqu'à ce que la circulation s'arrête et que les barrières de la rue de Mansuy commencent à descendre ; ce n'est qu'au moment où elles sont complètement descendues que la cloche se tait et que nous voyons le tablier du pont se relever très lentement ; ce n'est qu'après environ cinq minutes que le pont est assez haut pour que nous puissions le passer. Dès que la poupe est passée entre des capteurs juste après le pont, celui se baisse et un peu plus tard, lorsque les barrières s'ouvrent, la cloche sonne à nouveau un grand carillon satanique. Si vous habitez à côté !

Après l'écluse 27 et l'écluse 27 bis (rebaptisée car elle ne se trouve pas dans le canal d'origine mais dans le nouveau bras descendant dans la Moselle), nous sortons de la dernière écluse et nous nous retrouvons sur les eaux larges et profondes de la Moselle. Il nous faut nous adapter, car on s'habitue vite à ces canaux peu profonds ; ici, la rivière a plus ou moins la même taille que la Meuse en Belgique ...

Sur la Moselle et.... vers le sommet

Dès que nous naviguons dans la Moselle, nous rencontrons un autre grand bateau, une péniche de 80 mètres chargé lourd en ferraille qui est apparemment en route de Neuves-Maisons vers l'Allemagne ou au-delà. Nous avons de la chance que ce bateau vienne de sortir de la grande écluse de la Moselle à Toul, qui est donc prête à nous accueillir tout de suite. D'ici nous remontons. Nous entrons dans l'énorme sas (cent mètres sur douze, il est gigantesque si on est habitué à avoir quelques centimètres de marge) et nous entendons à la radio que le « Maria » approche aussi. L'éclusier l'attend. Derrière le « Maria », un petit yacht entre dans l'écluse aussi; après avoir croisé la péniche à grand gabarit, même le skipper du yacht regarde les deux trente-huit mètres avec un certain dédain....

Après une attente brève, les grandes portes derrière les bateaux se ferment et un peu plus tard, nous montons à une vitesse considérable vers le bief de la rivière au-dessus de l'écluse, qui est quatre mètres plus haut que le bief d'où nous venons. Dès que les portes supérieures sont ouvertes, le « Maria » et le « Noorderzon » se mettent en route à des vitesses que nous n'avons pas vues depuis des jours. Deux grandes écluses mosellanes nous attendent, celles de Villey-le-Sec et de Neuves-Maisons. Les plus de vingt kilomètres qui nous séparent de la suite du canal à petit gabarit sont parcourus à près de 12 kilomètres à l'heure, de sorte que les deux moteurs du bateau peuvent également se « nettoyer » (parce qu'avec le ralenti continu des moteurs diesel lourds, ils se salissent énormément, ce qui fait que l'émission de suie devient relativement importante ; une demi-heure à plus de 1000 tours par minute et tous les cylindres sont propres à nouveau).

En passant les trois grandes écluses, nous constatons quelque chose que nous verrons souvent : le fait que dans ces grandes écluses modernes, la vigilance des éclusiers n'est pas plus grande, mais au contraire beaucoup moins grande que celle de leurs collègues des canaux plus petits. Là où l'on s'attendrait à ce que la surveillance des grandes voies navigables professionnelles fasse également preuve d'un plus grand professionnalisme, on a plutôt l'impression que tout le monde dort jusqu'à ce que quelqu'un crie à la radio. Si nous ne donnons pas un signe de notre présence, aucune porte ne s'ouvrira et aucun feu rouge ne s'éteindra ! C'est seulement quand on appelle l'écluse par VHF qu'on se réveille. Gérard remarque subtilement : « Plus ils peuvent faire leur boulot le cul assis sur une chaise confortable, moins ils travaillent ». Cela semble exagéré, mais nous en avons vu beaucoup de preuves au fil des ans.

À Neuves-Maisons, une fois au-dessus de la dernière grande écluse, nous traversons le vaste port avec ses quais de chargement de ferraille, du verre et d'autres produits de recyclage. Ces matières ont remplacé les céréales et les produits de fer qui provenaient autrefois des énormes silos et du haut fourneau local. Les silos de céréales sont démolis et le haut fourneau a été fermé il y a des années. Nous avons navigué le long des quais quelque peu désolés jusqu'à

l'extrémité du bassin portuaire allongé, où nous pouvons déjà voir la première écluse de dimensions réduites. La première écluse, l'écluse 47, est un peu plus longue (dix mètres) et plus large (un mètre) que les écluses Freycinet dans le reste du canal. Lorsque nous avons proposé au petit yacht, qui nous a suivi déjà dans les trois dernières écluses, de nous rejoindre dans le sas pour qu'il puisse rester devant les deux bateaux chargés, le capitaine n'a pas osé ; il a décidé d'attendre que le « Noorderzon » et le « Maria » soient éclusés un par un, puis de faire lui-même une troisième bassinée. Gérard et nous soupçonnons qu'il l'a regretté longtemps, compte tenu du nombre énorme d'écluses et des biefs courts dans ce Canal des Vosges....

Au-dessus de l'écluse, nous sommes immédiatement de retour dans le fameux fossé peu profond, bien qu'il soit un peu plus large ici. Lorsque au bout de trois quarts d'heure nous atteignons le sas 46, il s'avère que c'est le « Bureau de Contrôle » où nous devons à nouveau faire tamponner notre « laissez-passer ». Les Français aiment les tampons et les formulaires. Pour chaque action, pour chaque procédure, il existe un formulaire distinct sur lequel telle ou telle personne doit apposer son cachet. Ce que se passe si on saute un contrôle on ne l'a jamais découvert depuis toutes ces années avec le « Noorderzon », ou plutôt : rien ne s'est jamais passé ! Mais alors, on veut aussi faire plaisir aux gens dans leur folie, et c'est pourquoi nous entrons sagement dans le bureau de « Madame le chef » et nous regardons, avec la casquette imaginaire à la main, pendant qu'elle nous inscrit dans un grand livre et ajoute ensuite le tampon obligatoire sur notre papier.

En sortant de l'écluse nous voyons à bâbord les portes de l'écluse numéro 5 de l'« Embranchement de Nancy », un canal de liaison qui permet de couper plusieurs kilomètres lorsqu'on navigue du Canal des Vosges à la Branche Est du Canal de la Marne au Rhin ou vice versa. Au lieu du long détour par Nancy et Toul, qui compte 66 kilomètres et 11 écluses, un canal de seulement 10 kilomètres avec 18 écluses (5 en amont et 13 en aval) ramène le bateau juste en dessous de l'écluse 25 de ce dernier canal, remplaçant ainsi le plupart de la boucle. Deux écluses de plus, mais 56 kilomètres de moins, ce qui représente un gain de plus de cinq heures ! Cependant, ces dernières années, le court canal de liaison a souvent été fermé en raison de manques d'entretien, d'effondrements, d'affaissements et d'autres problèmes. C'est pourquoi le détour par la boucle de Nancy reste souvent nécessaire. En tout cas, pour nous, ce problème ne se pose pas, car nous naviguons tout droit en direction de Charmes, d'Épinal et de la Saône..

Contrairement au canal de la Meuse, qui passe encore régulièrement par le fleuve lui-même, le canal des Vosges est entièrement construit comme un canal. Il ne s'agit pas, comme le canal de la Meuse, d'un canal latéral, mais d'un « canal franchissant la ligne de partage des eaux », c'est-à-dire qu'il permet aux bateaux de passer d'une rivière à une autre. Il est donc, par définition, construit artificiellement. Les rivières reliées par le canal des Vosges sont la Moselle et la

Saône. Ainsi, le partage des eaux surmonté ici est aussi celui qui sépare la mer du Nord de la Méditerranée : après tout, la Moselle emporte ses eaux vers le Rhin, puis vers le Waal, la Merwede et donc la mer du Nord, tandis que la Saône se jette dans le Rhône, qui se jette à son tour dans la Méditerranée.

Au tunnel de Foug, nous avons déjà passé une ligne de partage des eaux (celui entre la Meuse et la Moselle). Mais là, les DEUX rivières finissent par se jeter dans la mer du Nord. Au cours des premiers siècles de leur existence, le canal de la Meuse et le canal des Vosges étaient connus ensemble sous le nom de Canal de l'Est (respectivement « Branche Nord » et « Branche Sud »). Les nouveaux noms n'ont été introduits qu'à la fin du siècle dernier. Les deux canaux ont en commun leur tirant d'eau insuffisant et leurs dimensions limitées : ce sont tous deux des fossés peu profonds, parfois même envasés, qui ne peuvent être parcourus que lentement et où il faut avoir beaucoup de chance pour pouvoir croiser (rencontrer) des bateaux !

Lorsque nous demandons à Gérard, via la VHF, s'il sait pourquoi si peu de marinières professionnels empruntent cette route, étant donné que nous ne faisons que commencer dans ce métier, la réponse est un peu troublante : selon Gérard, de moins en moins de bateaux empruntent la route de la Meuse et des

Encadré 9 : les barrages

À l'époque du voyage avec le « Noorderzon », de nombreux barrages de la Meuse, de la Moselle et de la Saône étaient encore appelés « barrages à aiguilles » : des barrages, parfois constitués de centaines de poutres verticales en bois, qui étaient placés étroitement les unes à côté des autres contre une poutre en acier et qui formaient ainsi une sorte d'écran qui arrêtait l'eau suffisamment. Ces barrages à aiguilles devaient être « couchés » (tirés, dit-on aussi) à la main en cas de crue prévue de la rivière : une équipe de « barragistes » tirait alors un par un les piquets de bois devant les fermettes, créant une ouverture de passage de plus en plus grande. Mais lorsque l'approvisionnement en eau diminuait, ces pieux ou « aiguilles » devaient être remis en place de la même manière. Comme il n'était pas possible d'effectuer ces travaux sur la Meuse au moindre changement d'approvisionnement en eau, il était souvent décidé, en période de temps variable, de ne pas remettre les barrages en place avant d'être certain qu'il ferait sec plus longtemps. Comme le niveau de l'eau baissait alors parfois beaucoup, le fleuve devenait innavigable.

Au cours des années 90 du siècle dernier, on a commencé à remplacer tous les barrages à aiguilles encore existants par des clapets hydrauliques, qui peuvent non seulement être abaissés et remontés en appuyant sur un bouton, mais aussi avec un système de contrôle automatique, qui maintient l'ouverture du barrage précisément ajustée au niveau d'eau correct dans le bief supérieur du fleuve. Grâce à cette innovation, le nombre d'obstructions, en particulier dans la Meuse, a été réduit de manière drastique, bien qu'il y ait encore des crues qui nécessitent un arrêt de la navigation.

Vosges parce que la fréquence des interruptions de navigation (chômages) sur cette route est beaucoup plus élevée que sur d'autres routes. En cas de pluie, il y a de fortes chances qu'au moins la Meuse soit bloquée, car ce fleuve est extrêmement difficile à naviguer en temps de crue et parce que le maintien des barrages est un travail à forte intensité de main-d'œuvre (voir encadré 9). Dans les Vosges, c'est précisément le manque d'eau qui provoque régulièrement des arrêts : si la réserve d'eau du réservoir au bief de partage s'épuise, le canal est fermé, ou au moins limité en mouillage. Ces deux facteurs le rendent inutilisable pour le transport commercial. Et ce sont précisément ces risques opposés qui rendent le risque d'interruptions très élevé, lorsqu'une moitié de la voie d'eau souvent soumise à un excès d'eau et l'autre moitié à un manque d'eau..... On doit avoir de la chance pour trouver les deux moitiés du canal ouvertes !

Nous étudions comment cela fonctionne réellement, un tel canal par un partage des eaux. La crête entre deux vallées fluviales (dans notre cas : la vallée de la Moselle et la vallée de la Saône) ne peut être rendue accessible à la navigation que s'il existe un point où l'eau peut encore être collectée « de plus haut ». Cela peut se faire de différentes manières. Dans l'« Embranchement de Nancy » que nous venons de passer, l'eau est amenée au point le plus haut en la pompant à partir du même canal dans lequel nous naviguons actuellement. Dans le Canal du Midi, déjà construit au XVII^e siècle, l'eau est amenée de la « Montagne Noire » par un petit canal d'alimentation de plusieurs dizaines de kilomètres, où des barrages ont été construits dans quelques cours d'eau pour conserver l'eau. Dans le canal des Vosges, l'eau est amenée par les canaux d'alimentation de la Moselle et d'abord stockée dans le réservoir de Bouzey, d'où elle peut être ajoutée au canal selon les besoins, par un système de vannes et de tuyaux. Dès que la Moselle est basse, il y a en fait trop peu d'eau dans ce réservoir pour compenser la « consommation ». Le niveau de l'eau dans le réservoir baisse alors et s'il devient trop bas, il n'y a tout simplement pas assez d'eau disponible pour maintenir le bief de partage (le bief supérieur du canal) en eau.

En outre, selon Gérard, le réservoir a été considérablement ensablé et envasé au cours des dernières décennies, de sorte que seule une petite partie du volume initial peut être remplie d'eau, et les vannes sont souvent si peu étanches et si cassées qu'une grande partie de l'eau est perdue.

En effet, si l'on se penche sur certaines descriptions techniques de la construction des canaux, il apparaît qu'un canal bien construit et bien entretenu ne « consomme » en réalité que le double du contenu d'un sas d'écluse par bateau de passage (qui navigue donc sur toute la longueur du canal et par toutes les écluses). Ce sont en fait les deux écluses de chaque côté du bief de partage (le bief le plus haut, en d'autres termes) qui doivent être réapprovisionnées à partir des réservoirs après chaque passage d'un bateau. Si un canal est bien conçu, cette eau peut être utilisée pour effectuer toutes les autres manœuvres d'éclusage..

La question : « combien d'eau consomme un bateau qui navigue d'un bout à l'autre d'un canal entre deux rivières avec cinquante écluses des deux côtés » a été une question de quiz scientifique télévisé.

Mais bien sûr, la réalité est que chaque écluse fuit constamment et que l'eau doit circuler dans tout le canal pour compenser les fuites. Dans le Canal des Vosges, c'est le cas depuis des années. Il est vrai que les ruisseaux et les petites rivières à proximité immédiate du canal (en particulier la Moselle du côté nord pour les biefs qui se trouvent en dessous de l'écluse 14, et le Coney du côté sud pour les biefs qui se trouvent en dessous de l'écluse 18) peuvent être utilisés pour reconstituer l'eau nécessaire, mais cela fait quand même un total de 32 écluses qui dépendent du réservoir.

Eh bien, nous croisons les doigts pour que les conditions météorologiques restent favorables. Trois écluses plus loin, depuis le « pont-canal » ou aqueduc impressionnant de Flavigny, nous pouvons voir la Moselle et constater par nous-mêmes que pour l'instant l'eau semble couler amplement, même si nous devons admettre que nous n'avons pas vraiment l'expérience pour pouvoir faire un tel constat. Heureusement, une demi-heure après notre passage du pont-canal, Gérard remarque aussi que ça se présente bien. Grâce au pont-canal, les bateaux « se déplacent » de la rive nord de la Moselle à la rive sud, ce qui signifie que nous n'avons plus la rivière à notre droite, mais à notre gauche. Cela restera comme ça jusqu'à ce que nous allions dire au revoir à la Moselle dans un jour ou deux..

Alors que le « Noorderzon » glisse lentement par le pont-canal de 5,20 mètres de large (et nous sommes dans une des situations exceptionnelles où nous pouvons « promener » notre propre bateau depuis le chemin de halage) nous profitons de la vue spectaculaire sur la rivière, qui est assez large ici et dont les rives naturelles ressemblent à une jungle. Il est en effet impressionnant, un pont constitué d'un énorme baquet de fer sur des piliers de pierre naturelle, qui est rempli d'eau et dans lequel un bateau peut porter environ 400 tonnes sans que tout ne s'effondre. Le fait que la loi d'Archimède stipule que le poids avec et sans bateau est le même est compréhensible, mais difficile à s'imaginer. Quelques voyages plus tard, un éclusier des écluses situées à côté du pont-canal de Guétin, dans le Canal Latéral à la Loire, nous interdira de passer la nuit sur le pont-canal (ce que nous avons voulu, bien sûr, à cause des deux chemins de halage de chaque côté) en arguant que la structure est vieille de plusieurs siècles et qu'il n'est pas sûr qu'elle puisse supporter la masse supplémentaire... Notre référence à Archimède s'est adressée à des oreilles sourdes...

En quittant le pont-canal, nous semblons naviguer dans la brousse : une végétation dense des deux côtés du canal n'est interrompue que par l'un de ces « miracles » des canaux français : le reste de ce qui devait avoir été un petit pont autrefois. Le pont lui-même a disparu au fil des siècles, mais les deux bases en pierres, avec seulement le fameux espace de cinq mètres vingt entre elles, sont restées dans le canal. Elles sont maintenant envahies par une dense forêt

d'arbres, et si bien cachées que le barreur ne remarque qu'au tout dernier moment qu'il y a deux obstacles dans l'eau. Avec un peu de bricolage nous arrivons à placer la proue du « Noorderzon » exactement entre les deux blocs de pierres et avec plus de chance que de sagesse, nous nous épargnons une ou plusieurs bosses. Très bon pour la circulation sanguine, des surprises comme ça !

À première vue, l'emplacement du canal dans la « jungle » semble indiquer que nous naviguons dans de longues biefs, mais lorsque nous passons une autre écluse après environ cinq kilomètres, les écluses situées au-dessus se succèdent tous les deux ou trois kilomètres, parfois même moins. De plus, la « jungle » cède bientôt la place à la « route départementale 570 », alors ici on ne navigue pas loin du monde habité. En passant par des lieux aux noms longs comme Neuville-sur-Moselle, Laneuveville-devant-Bayon, Roville-devant-Bayon et Bainville-aux-Miroirs, nous grimpons lentement, 2 ou 3 mètres par écluse, pour atteindre la ville de Charmes en fin d'après-midi, où notre carte de la navigation indique un « port », alors nous avons décidé de nous y amarrer pour la nuit.

A l'endroit indiqué, nous voyons en effet un énorme élargissement du canal : il est si large que cinq péniches pourraient facilement s'amarrer les unes à côté des autres sans même bloquer le chenal. Devant le pont, qui enjambe le port ici, il y a au moins deux longueurs de bateaux et, au-delà du pont, trois à cinq autres. Ça veut dire qu'il y a de la place pour soixante péniches ! Apparemment, il y a eu beaucoup d'activités de transport ici.

Il n'y a que quelques yachts un peu perdus à quai, amarrés naturellement sans laisser assez de longueur entre eux pour qu'une péniche puisse amarrer aussi. Ils bloquent tout le quai. Heureusement, l'arrivée d'un bateau chargé qui dévie à tribord semble assez impressionnante pour que deux des petits bateaux de plaisance fassent de la place. Le « Noorderzon » se dirige alors vers le quai.

Mais une fois de plus, on a fait un mauvais calcul : à plus de dix mètres du quai, le bateau se coince avec beaucoup de gargouillis dans l'eau ; il est impossible d'approcher du quai. Après avoir attendu un certain temps pour voir que « l'eau revienne » (un terme que nous avons appris de Gérard, qui indique qu'il est toujours préférable d'attendre que tout mouvement de l'eau soit arrêté lorsque le bateau est échoué, car parfois une petite vague revient quelque minutes plus tard, et dans ces situations chaque centimètre aide), nous faisons demi-tour prudemment. Le « Noorderzon » retourne lentement vers l'eau profonde et nous essayons de nouveau, mais maintenant vingt mètres plus au sud. Même histoire : le bateau s'arrête bien loin du quai. Une troisième et une quatrième tentative ne nous rapprochent pas non plus du quai. Finalement, un des plaisanciers, un bateau en acier assez solide, propose que nous amarrons notre péniche avec la proue ou la poupe contre son bateau, afin de pouvoir au moins débarquer. C'est ainsi que le « Noorderzon » est amarré un peu plus tard contre un petit bateau qui n'a même pas un tiers de sa longueur (avec bien sûr une grande quantité de pare-battages, de pneus de voiture, de bois de friction et d'autres équipements de protection entre les deux !). Un peu plus tard, le

« Maria » se met à côté, mais Gérard décide d'amarrer son bateau avec une corde « lâche » pour que le bateau ne dérive pas la nuit, mais sans exercer de forces supplémentaires sur le bateau contre lequel nous nous trouvons : selon lui, il ne faut pas « tenter les dieux ».

Lorsque nous nous promenons vers le centre-ville de Charmes par le pont qui enjambe le port, nous découvrons l'un des petits rigoles qui emportent l'eau de la Moselle aux biefs plus éloignés et un peu plus bas du canal ; le canal reçoit son eau de la Moselle juste au-dessus de l'écluse suivante, par un siphon (un tube qui passe sous le canal et avec lequel, grâce à la loi des vases communicants, l'eau peut être conduite le long d'une barrière au fond) sous le canal lui-même. Cette eau s'écoule donc à proximité du port, puis retourne dans le canal passant par deux moulins à eau et une autre écluse, plus loin. Ainsi, l'ensemble du canal en aval de Charmes peut être alimenté en eau directement de la rivière. D'ailleurs, la petite ville ne mérite pas vraiment son nom.

Juste à côté de la Mairie (l'Hôtel de Ville, que beaucoup de touristes confondent avec un hôtel, une auberge), nous prenons notre repas au Restaurant Dancourt, où nous payons l'horrible somme de 400 francs français pour quatre personnes, en monnaie « contemporaine » 60 euros.... Nous célébrons le fait que, toujours selon Gérard, nous pourrions probablement monter jusqu'au bief de partage le soir suivant. C'est-à-dire qu'on arrivera dans le bief de partage, alors à la crête, du Canal des Vosges.

Des catastrophes, l'une après l'autre...

Le lendemain matin, nous nous dirigeons vers le « sommet ». Les écluses 30 (Moulin de Charmes) et 29 (Vincey) sont derrière nous en moins d'une heure, et via le pont ferroviaire plutôt malcommode (pour lequel nous devons faire deux fois un angle droit en eau peu profonde, de sorte que la manœuvre dans son ensemble prend plus de quinze minutes), nous atteignons l'écluse 28 de Portieux, qui est déjà ouverte lorsque nous sortons du pont ferroviaire.

Alors que le « Noorderzon » entre lentement et que j'utilise le câble d'acier pour freiner avant que nous ne touchons le seuil, quelque chose d'inhabituel se produit : malgré le « blanc de poêle » richement appliqué, qui fait glisser le câble plus facilement, le câble s'accroche brièvement au bollard, puis se relâche immédiatement. À cause de cette secousse, il y a tellement de mou dans la boucle autour du bollard que cette boucle peut se détacher de derrière les goupilles, de sorte que, comme le câble d'acier est toujours un peu à contre-courant, il se replie avec un mouvement brusque dans le sens contraire de la rotation du fil. À cause de ça, la boucle du câble frappe le haut de ma main, tenant toujours l'extrémité du câble, comme un ressort d'acier. Une terrible douleur traverse cette main et tout ce que je peux faire, c'est laisser le câble tourner. Heureusement, Peter peut voir depuis la timonerie que quelque chose ne va pas bien sur l'avant du bateau, et il peut reculer afin que le « Noorderzon » ne heurte pas le seuil.

Avec ma main gauche, j'arrive, après quelques tentatives, à faire passer le câble autour du bollard, donc nous sommes amarrés, mais bientôt une bosse d'une taille si impressionnante se forme sur la main qui a été frappée, que même l'éclusière voit que quelque chose ne va pas. Immédiatement, son mari, ses deux fils et même son père sont rassemblés pour aider à l'éclusage, et immédiatement un appel est lancé pour appeler les pompiers. (Contrairement à la traduction littérale, qui dirait que les pompiers, c'est pour éteindre un feu, en France il s'agit des services d'urgence rassemblés, c'est-à-dire les pompiers, le médecin secouriste, l'ambulance, alors le tout.) Dix minutes plus tard, je me trouve dans une ambulance en route vers Charmes, où, après quelques heures d'attente, un médecin de l'hôpital remarque que, heureusement, rien n'est cassé dans ma main, mais qu'il y a un bleu que je vais encore sentir pendant au moins dix jours. Muni d'une demi-page d'ordonnances, je peux remonter à bord une heure plus tard via le pharmacien de Charmes (qui a fait grimper son chiffre d'affaires mensuel grâce à notre petit accident), cette fois-ci dans la voiture du père de l'éclusier, qui a suivi mon ambulance pour être sûr que je puisse revenir, et avec ma main droite dans une écharpe aussi impressionnante qu'agaçante..

Dans l'ensemble, nous avons perdu pas mal de temps, car avec le trajet aller-retour et le long temps d'attente, nous avons passé presque une demi-journée. Une fois de retour à bord, il s'avère que le « Noorderzon » est toujours dans l'écluse, malgré la présence du « Maria » et d'un bateau avalant qui attend aussi. Après avoir remercié l'éclusière et toute sa famille pour leur aide généreuse (à la

grande surprise de Gérard, qui nous a dit que la plupart du temps la dame en question n'était même pas capable d'arborer un sourire sur son visage) nous sortons de l'écluse.

Bien que les conséquences pour ma santé ne soient pas si graves, la « main boiteuse » pose un problème que nous devons résoudre : depuis le début du voyage, ma tâche a été de fixer les cordes et les câbles, tandis que l'entrée des écluses et les manœuvres précises ont été effectuées par Peter. Maintenant, avec une main inutilisable, nous serons obligés d'échanger ces tâches. Alors Peter s'est occupé d'étaler le bateau et moi, je prends la barre en entrant. Aucun de nous n'a la moindre expérience des tâches de l'autre, ça ne sera donc pas facile.

Après avoir mis un pinceau supplémentaire de « blanc de poêle » sur les deux bollards avant, pour éviter que Peter ne soit lui aussi victime d'un tel coup de câble d'acier, nous entrons prudemment dans l'écluse 27 de Fouys. Bien qu'un peu mal à l'aise, Peter parvient à sécuriser le bateau exactement au bon endroit de sorte que (parce que je ne peux pas monter l'échelle de l'écluse avec un bras) il doit d'abord aider l'éclusier à fermer la porte, mais il doit ensuite redescendre rapidement pour pouvoir tirer le câble et le retrait pendant l'ouverture des vannes. C'est deux fois plus fatigant que dans une situation normale, mais tout se passe bien. Au cours des trois écluses suivantes, nous avons l'occasion d'acquérir lentement une certaine routine dans les tâches, que nous n'avions jamais fait auparavant. En faisant tout avec encore plus d'attention et de prudence que d'habitude, nous arrivons à passer ces écluses à un rythme plus ou moins normal, mais quand nous voyons un quai à Nomexy qui semble convenir pour s'y amarrer, nous décidons d'arrêter. Nous remarquons que dans le même temps, nous sommes au moins deux fois plus fatigués, en raison de la particularité de cette façon de travailler. En approchant cet « escalier d'écluses » à Épinal-Golbey, où les écluses 15 à 1 se succèdent sur à peine trois kilomètres, c'est une pensée troublante.....

Le lendemain matin, malgré mon handicap, nous sommes prêts pour l'escalier d'écluses. Mais avant cela, nous devons faire face à un autre problème : le pont super-bas de Thaon-les-Vosges, pour lequel Gérard nous a averti. Ce pont, avec une hauteur de seulement 3,39 mètres, est le plus bas du Canal des Vosges, et même le plus bas de tout le parcours. Bien que la hauteur exacte varie en raison des niveaux d'eau souvent légèrement variables dans ces biefs, il est toujours conseillé de faire gaffe à ce pont, car une timonerie en bois est facilement cassée si le pont n'est pas assez haut ! En plaçant les yeux à la même hauteur que le toit de la timonerie, on peut déterminer à l'avance si ça passe : si on peut réellement voir le dessous du pont, c'est bon. De toute façon, pour le pont de Thaon-les-Vosges, toutes les protubérances qui pourraient poser des problèmes doivent être enlevées du toit du bateau : les lumières de bord sont enlevées, le « panneau bleu » est soulevé du support et posé à plat sur le pont, et tout ce que nous avons en termes d'antennes est également mis à plat.

Le regard à la hauteur du toit laisse penser que nous passerons, bien ne doit même pas y avoir cinq centimètres de marge ! Alors nous baissions les têtes au moment où le premier demi-mètre du toit glisse sous le pont sans problèmes. Mais tout à coup, un horrible bruit abrasif se fait entendre : quelque chose gratte et craque et se fraye un chemin à travers le toit en bois, tandis que les éclats de verre et de plastique prouvent que quelque chose est cassé ! Merde ! Les lumières ! Dans notre fatigue, nous avons en effet soulevé la lampe de mouillage de son petit support, mais sans y penser, nous avons posé la lampe à plat sur le toit. Et bien que cette lampe ne fasse qu'environ sept centimètres de diamètre, c'était trop pour la faire passer sous le pont. Comme on peut être stupide ! De toute façon, c'est fait, nous avons encore une lampe supplémentaire quelque part que nous pouvons utiliser. Nous couvrirons la plaie dans le toit avec du mastic ou autre chose...

Encadré 10 : horaires

Au moment du premier voyage avec le « Noorderzon », tous les horaires d'opération des voies navigables françaises étaient encore uniformes : ils ne différaient qu'en raison de la période de l'année. Pendant les mois d'été, lorsque la lumière du jour est longue et qu'en raison de la navigation de plaisance supplémentaire, il y a relativement beaucoup de navigation, les écluses étaient opérées de 06h30 le matin jusqu'à 19h30 le soir. Pendant la basse saison, ces horaires ont été progressivement réduits jusqu'à ce que, en hiver, le service soit limité de 7h30 à 17h30. Il y avait donc plus de trois heures de différence de temps de navigation entre l'été et l'hiver. Les 13 heures de navigation de la saison estivale exigeaient beaucoup de l'équipage, notamment parce qu'il fallait parfois parcourir des biefs avant ou après les horaires des écluses.

Dans les années suivantes on a privatisé la gestion des voies navigables françaises. VNF, le nouveau gestionnaire, a décidé de renoncer à ces horaires nationaux fixes, après quoi il y a eu une prolifération totale des horaires d'opération ; parfois même dans un même canal, un groupe d'écluses était exploité à des horaires différents de l'autre. À partir de 2008 environ, on a tenté de rétablir une opération uniforme, en divisant le réseau de voies navigables en catégories et en établissant un horaire d'été et d'hiver pour chaque catégorie. De ce fait, de nombreux canaux sont désormais exploités entre 7 heures et 19 heures en été.

Après cette deuxième « catastrophe », nous poursuivons notre route et nous arrivons à l'écluse 15, la première écluse de la « vallée du Golbey », l'escalier des 15 écluses qui nous mènera au bief de partage, le bief le plus haut du Canal des Vosges, à plus de 360 mètres d'altitude. Plus de cinq heures restent avant l'heure de fermeture quotidienne (voir encadré 10). Ces 5 heures, selon Gérard et les éclusiers en service ici, sont normalement suffisantes pour atteindre le

« sommet ». Il faudra voir. Nous sommes handicapés par la nécessité de travailler de manière inhabituelle, mais peut-être nous réussirons. Nous ne sommes pas entièrement sûrs.

Lorsque nous avons fait la première des quinze écluses, nous nous trouvons immédiatement devant la deuxième, l'écluse 14. Et puis il semble y avoir une complication dans ces écluses : comme les biefs courts entre les écluses ne contiennent pas assez d'eau pour remplir un sas plusieurs fois, ils ont été considérablement élargis d'un côté. En quelque sorte, il y a toujours un petit lac sur le côté bâbord du canal, vu vers le haut. Cela rend le profil du canal assez asymétrique et il y a un effet immédiat : le surenfoncement tire d'un côté, juste au moment où l'on veut diriger la proue du bateau dans l'écluse. Le résultat à la deuxième écluse : boum ! Un coup bien trop fort à bâbord de l'écluse ! Heureusement, pas assez fort pour causer des dégâts, mais tout de même inquiétant.



Les écluses 15, 14, 13 et 12 à Golbey

Heureusement, il s'avère que dans cette petite vallée, pas un, mais deux éclusiers suivent le bateau avec leurs Mobylettes. Parce qu'ils peuvent voir mon écharpe tout de suite, et peut-être qu'ils se rendent compte que Peter n'était pas très à l'aise avec les câbles et les fils, ils continuent à faire tourner les portes afin qu'aucun de nous n'ait à grimper à l'échelle pour les aider. Cela fait un petit soulagement.

Les écluses 13 et 12 sont aussi séparées d'une bonne centaine de mètres. Et l'écluse 13 fait « boum » aussi, tout comme l'écluse 12 ! Nous savons que quelque chose nous empêche d'entrer correctement, mais nous ne savons pas vraiment quoi. Le moral baisse à chaque écluse, et nous sommes déjà fatigués et malheureux à cause de la main meurtrie et des dégâts faits par la lumière

cassée. Faire des tâches qui sont inhabituelles pour nous deux ne facilite pas les choses non plus.

Nous demandons si Gérard a le même effet lorsqu'il entre dans les écluses, et il répond que, comme il navigue avec un volant manuel, il sent probablement de quel côté le bateau est tiré par le surenfoncement beaucoup plus tôt que nous, afin de pouvoir le corriger. Nous décidons simplement de naviguer encore plus lentement et, oui, ça marche : on a moins de surenfoncement et le bateau est moins tiré vers un côté.

L'écluse 11 est un peu plus éloignée de sa précédente, ainsi que les écluses 10, 9 et 8, de sorte que nous disposons toujours d'environ cinq minutes de repos. Mais après, c'est fini : entre l'écluse 8 et l'écluse 1, il y a à peine 1200 mètres ! Nos bras, nos jambes, nos nerfs et nos dos commencent à s'effondrer, semble-t-il, et nous pensons sérieusement à trouver un endroit pour nous amarrer. Mais il s'avère que le dernier quai d'amarrage est déjà derrière nous, entre les écluses 9 et 8, et il ne nous reste plus qu'à continuer et à espérer que nous survivrons aux 45 derniers mètres de montée.

Pour nous remonter le moral, l'un des éclusiers nous raconte avec joie et allégresse qu'il n'y a pas si longtemps, un bateau était entré dans l'écluse 2. Il devait faire face à une porte d'écluse qui sortait de ses gonds, juste derrière le bateau, et que ce bateau avait été projeté à l'envers par un raz-de-marée et qu'il s'était cassé en deux. Nous pouvons déjà voir nos « plans romantiques » avec le « Noorderzon » se terminer par un désastre et un naufrage. Mais même sans ça, où il y a vraiment des portes toutes neuves, nous passons sans dégâts. Au fait, après l'histoire bizarre de l'éclusier, nous avons remarqué que beaucoup de portes d'écluses dans la petite vallée ont un très petit angle les unes par rapport aux autres : il semble qu'il en faut très peu pour que la pression de l'eau les fasse sortir de leurs charnières....

Une demi-heure avant la fermeture, nous arrivons enfin à l'écluse 1, épuisés, les mains tremblantes et complètement à bout. Je ne suis pas convaincu qu'à ce moment nous aurions dit non si quelqu'un nous avait demandé s'il pouvait acheter notre péniche à 80% du prix ! L'idée de « voyages romantiques, avec la cargaison dans la cale, parcourant toute l'Europe » était assez loin de la dure réalité. Ce n'est que beaucoup plus tard que nous nous sommes rendu compte que cette réalité n'impliquait pas seulement les plus beaux jardins de l'Europe, mais aussi les revers, les désagréments, les problèmes de moteur et le vent et le mauvais temps (ou : neige et glace). Mais de toute façon, pour le moment, nous sommes « en haut » et épuisés.

Une fois que nous sommes sortis de l'écluse, nous nous trouvons dans le bief de partage qui fait plus de DIX kilomètres de long et qui n'a pas d'écluse ni d'autres obstacles. Nous entendons à la radio que Gérard viendra aussi dans le bief de partage, mais nous lui disons que nous voulons nous amarrer à la première occasion et que nous avons d'abord besoin de nous reposer. Gérard nous

conseille d'amarrer aux Forges, un village un peu plus loin (malheureusement sans préciser où) et lui-même il restera juste au-dessus de l'écluse, où il laissera le bateau flotter. Il partira un peu plus tôt demain. Le bief prend environ 2,5 heures de l'écluse 1 de ce côté à l'écluse 1 de l'autre côté, donc s'il commence à 4h30, il y arrivera à peu près au moment où l'écluse sera prête pour lui.

Nous continuons notre voyage vers les Forges et quand nous arrivons, nous voyons un grand large, où nous pensons que nous pourrions amener une corde à un arbre, d'une manière ou d'une autre, malgré l'état d'épuisement presque total dans lequel nous nous trouvons. Si nous voulons laisser le « Noorderzon » flotter un peu à bâbord, pour nous écarter de toute navigation, nous avons déjà l'impression, après trois mètres, que la proue du bateau se coince dans la boue. Nous essayons donc d'aller un peu plus loin. Même chose là, le bateau veut entrer dans le large de 2 mètres au maximum. Encore trente mètres plus loin, c'est la même chose. Du début à la fin du large, il s'avère que la profondeur hors du chenal est immédiatement insuffisante pour la péniche chargée. Que faire maintenant ?

Si nous avons demandé à Gérard, il nous aurait proposé d'amarrer sous le pont étroit des Forges, où on peut débarquer vers les deux rives et au-dessus duquel se trouve, comme la cerise sur le gâteau, l'un des meilleurs restaurants de la région ! Mais nous n'avons pas demandé à Gérard, alors une demi-heure plus tard, nous avançons le long des rives, mètre par mètre, pour trouver un endroit où nous pouvons nous rapprocher suffisamment pour nous attacher. En vain. Nos tentatives sont surveillées de près par un pêcheur solitaire, assis sur une chaise pliante, qui surveille le large et qui nous suit avec étonnement.

Encadré 11 : La signification du mot « port »

Sur les cartes fluviales françaises, de nombreux larges sont indiquées par « port ». Le marinier sans expérience peut en conclure à tort qu'il y aura une possibilité d'amarrage dans un tel port. Le batelier professionnel sait cependant qu'on ne peut même pas amarrer un canoë dans de tels « ports » ! La profondeur à ces endroits n'existe que dans le chenal ; un demi-mètre à côté, on est dans la vase.

Depuis des décennies, aucun centime n'a été consacré à l'entretien réel des voies navigables en France (et je ne parle pas de peindre des balustrades ou de dessiner des bandes blanches au milieu du chemin de halage, mais juste de : DRAGUER !) Par conséquent, le mot « navigable » signifie ici autre chose qu'ailleurs : un bateau peut toujours passer, mais JUSTE et avec beaucoup de bricolage. Tout le reste (amarrages, bassins de virement, lieux de chargement et de déchargement, etc.) est devenu inutilisable au fil des ans. Une conséquence du fait que le gestionnaire de la voie navigable n'a plus d'expertise du tout de la navigation elle-même.

Dans n'importe quel autre pays, un réseau navigable comme celui de la France serait en tête de liste du patrimoine ; en France, aussi tragique que cela puisse être, on laisse ce réseau se morfondre. Reste à savoir s'il sera encore possible de naviguer de la Meuse belge à la mer Méditerranée en 2025....

Puis, à un moment donné, Peter en a assez de tout cela. De la timonerie, je vois comment il saisit la seule longue planche en bois du bord en jurant, et il la lève au-dessus de sa tête ; cette planche pèse environ vingt-cinq kilos ! Peter, toujours bourdonnant de frustration, se tient sur les écoutilles avec la planche au-dessus de sa tête, puis, de toutes ses forces, il lance la planche vers la rive. Je me prépare déjà à la perte d'une planche, mais je vois ensuite, aussi étonné que Peter lui-même, que la planche s'est retrouvée exactement entre le plat-bord et la rive. Sans même réfléchir une seconde, Pierre saisit la boucle d'une corde et court par la planche (qui n'est même pas fixée) jusqu'au rivage. Puis d'un seul mouvement fluide il passe derrière un arbre épais et il revient à bord par la même planche, avec le cri triomphal : « Nous sommes amarrés » !

Tandis que mes yeux suivent les acrobaties de Peter avec une certaine anxiété, je vois du coin de l'œil comment la bouche du pêcheur s'ouvre de stupéfaction. En suivant Peter sur la planche avec des grands yeux, il pousse le dossier de sa chaise par l'étonnement, et finalement (mais malheureusement) il se pousse en arrière jusqu'à ce qu'il tombe ! Depuis lors, je sais d'où vient l'expression Néerlandaise « se pencher en arrière d'étonnement ».

Avec une seule corde à terre, nous sommes suffisamment fixés pour cet endroit désolé, et en plus il n'y aura pas d'autres bateaux. Ce soir-là est la seule fois dans notre aventure où nous sommes tout simplement trop fatigués pour manger, alors nous tombons au lit épuisés et exténués après cette journée de désastre total.

« Romantique, la batellerie, n'est-ce pas ? » nous nous disons avant d'éteindre les lumières. Nous nous endormons dans un sommeil profond...

Dormi trop longtemps

Bien sûr, l'intention de démarrer entre 4 et 5 heures n'a pas de suite ; après toute la fatigue de la journée désastreuse précédente, nous ratons le réveil. Quand on se réveille enfin, c'est même après sept heures et demie, l'heure à laquelle on aurait dû être à l'écluse 1 du côté de la Saône ! Nous nous habillons rapidement et un peu plus tard, Peter retire la corde et nous sommes en route pour traverser le bief de partage de dix kilomètres de long. Comme nous ne savons pas si Gérard dort encore, nous ne le dérangeons pas à la radio. Dans un passage tranquille, nous passons devant les villages des Forges et de Sanchev jusqu'à ce que nous naviguions sous l'immense barrage du réservoir de Bouzey. On y voit les « rigoles » par lesquelles l'eau du réservoir est introduite dans le canal pour alimenter ce bief le plus haut et pour garantir que le niveau de l'eau reste le même, même si une bassinée est vidée de chaque côté lorsque les bateaux sont éclusés. On ne peut rien voir du lac lui-même, car il est quelques dizaines de mètres plus haut que le canal.

Après le réservoir et le village de Chamousey, le canal devient de plus en plus étroit, tandis que les deux rives s'élèvent de plus en plus haut. Les mariniers appellent ce passage les « murs de Chamousey » ou simplement « les murs ». Ici, le canal consiste en une gouttière en maçonnerie encastrée dans les roches et large d'exactly dix mètres. Bien que deux bateaux semblent pouvoir se croiser ici, nous espérons sincèrement qu'il n'y a pas de bateaux en approche, car nous ne saurions pas comment on devrait passer ici !

Le passage entre « les murs » est d'environ un kilomètre et demi de long, et pendant tout ce temps, une énorme jungle de forêt vierge domine le bateau des deux côtés. Comme la nature est presque inaccessible au sommet des murs, les travaux d'entretien de la forêt ont lieu au maximum une fois tous les vingt ans. Il n'y a pas de chemin de halage sur ce tronçon, encore moins de route carrossable. En cas d'urgence médicale sur ce tronçon du canal, par exemple en cas d'arrêt cardiaque, il n'y a aucun moyen d'obtenir de l'aide : personne peut venir à bord et personne ne peut débarquer, le seul lien avec le « monde habité » nécessite de faire avancer le bateau. C'est donc ce que nous faisons. Enfin, après presque trois heures de navigation, lorsque nous nous approchons de la première écluse côté Saône, les deux rives du canal deviennent progressivement moins hautes et moins étroites. C'est là que le chemin de halage recommence.

Puis nous entendons Gérard appeler à la radio ; il demande si nous sommes déjà en dessous de l'écluse 5. Quelque peu désorientés, nous lui demandons où il se trouve lui-même, et à notre grande stupéfaction, il nous rapporte que le « Maria » sort juste du sas 4 ! Lorsque nous lui disons que le « Noorderzon » arrive seulement à l'écluse 1, nous entendons : « Hein ? Quoi ? Comment cela est-il possible ? J'ai laissé le « Maria » dans le bief de partage, mais il a dû dériver dans la nuit, passant le « Noorderzon » sans que nous l'ayons aperçu !

Car je me suis réveillé tôt et j'ai été surpris de me trouver quelque part au milieu du bief sans vous voir ».

Comment cela a-t-il pu arriver sans que personne ne se réveille et sans que les bateaux ne se soient touchés ? C'est un mystère, selon lui. Lorsque nous convenons que nous sommes également très surpris par un échange de lieux aussi mystérieux, nous entendons soudain un rire rugissant sortir de la radio.

« Non, mec, je rigole ! Et en plus, le bateau dériverait dans l'autre sens ! Non, je me suis réveillé tôt, et quand je t'ai vu amarré dans le large, je suis passé en faisant très attention pour ne pas vous réveiller ».

Il s'avère donc que nous ne sommes pas une écluse devant le « Maria », mais quatre écluses derrière ! L'écluse numéro 1 de Girancourt est déjà prête pour nous lorsque nous y arrivons, et comme nous allons descendre dans toutes les écluses à partir de ce point (« avalant » c'est ainsi que les mariniers l'appellent), je décide que le câble d'acier si méprisé peut être stocké et que nous continuerons à écluser avec les cordes de nylon beaucoup plus faciles à utiliser ; cela a aussi l'avantage que je peux manipuler ces cordes moi-même, aussi parce que comme avalant, on n'a guère à faire face aux grandes forces qui s'exercent sur le bateau en étant montant. Il s'agit en fait d'arrêter le bateau exactement au bon endroit, de mettre le gouvernail en travers pour éviter les problèmes de seuil, et à la fin de l'éclusage, de décrocher les amarres des bollards, qui sont maintenant hauts au-dessus du bateau. Je parviens à le faire à un rythme normal avec un seul bras utilisable. Peter et moi pouvons donc nous concentrer sur nos « propres » tâches, avec un grand soulagement : il paraît que nous avons déjà une répartition des tâches plus ou moins fixe dans un délai de deux semaines, sans grande discussion...

Bien que les premières séries d'écluses du côté de la Saône soient un peu moins rapprochées que celles du côté de la Moselle, elles se suivent encore assez rapidement : les 18 premières écluses se trouvent sur 12 kilomètres du canal. Donc, comme de l'autre côté, cela signifie : entrer, sécuriser, tourner les portes et les volets, bassiner, ouvrir les portes, larguer les amarres et sortir, dix-huit fois de suite. Cependant, pour les raisons déjà mentionnées, la descente est nettement moins fatigante que la montée : on entre à la hauteur du mur, donc l'amarrage est beaucoup plus facile, et le bateau n'a pas une forte tendance à vouloir avancer ou reculer. Tout au plus, jeter (décrocher) les amarres est un peu plus difficile, mais le geste avec la corde, je commence à le maîtriser déjà. Au cours de la matinée, nous descendons tranquillement les dix premières écluses, malgré notre départ tardif. Quelques écluses devant nous, Gérard a aussi progressé régulièrement avec le « Maria » ; pour lui, ce sera l'avant-dernier jour du voyage, car c'est entre l'écluse 45 et l'écluse 46, à Corre, qu'il sera déchargé.

Dans l'après-midi, lorsque nous descendons d'une écluse après l'autre sans autres complications et que nous passons également un pont tournant étroit,

nous allons chercher sur la carte fluviale où nous pourrions passer la nuit. Peter (qui a encore des douleurs musculaires) n'a pas envie de répéter les aventures de la veille avec la lourde passerelle. Gérard nous indique un quai entre l'écluse 24 et l'écluse 25, à un lieu-dit « La Colosse » où nous devrions arriver facilement avant la fermeture. Il y a un morceau de quai suffisamment profond et il semble y avoir quelques anneaux, même s'il faut souvent les chercher dans les herbes. Le gestionnaire de la voie navigable y a installé une table de pique-nique et une sorte de barbecue en pierre, au profit des nombreux touristes. Comme il fait beau, nous pensons que ce serait une bonne idée de faire un barbecue relaxant ce soir. Nous nous assurons donc de passer l'écluse 24 bien avant l'heure de fermeture et nous signalons à l'éclusier que nous passerons la nuit sur le petit quai mentionné. Gérard nous l'a également conseillé : ne demandez pas la permission de l'éclusier, comme c'est la coutume aux Pays-Bas ; si vous voulez rester quelque part, vous dites simplement que vous restez là et que vous désirez qu'il informe ses collègues, pour qu'ils sachent d'où vous partirez demain.

Encadré 12 : chemins de halage et cyclistes

Les chemins de halage le long des canaux étaient traditionnellement strictement réservés à ceux qui tiraient les bateaux (personnes, chevaux, tracteurs). Afin de ne pas obstruer la ligne de halage, les arbres et les plantes n'étaient même pas autorisés. Entre-temps, il n'y a plus de halage et les sentiers ont été découverts par des cyclistes de longue distance : les « véloroutes » sont des pistes cyclables sur lesquelles on peut rouler pendant des centaines de kilomètres sans grande différence d'altitude (car les canaux n'ont que de faibles pentes). En raison de ces véloroutes, les mariniers doivent désormais tenir compte de ces nouveaux utilisateurs du réseau de voies navigables (et ne pas prendre le risque de traverser le chemin de halage avec un câble d'amarrage, par exemple, car cela garantit de provoquer des accidents !

En effet, l'éclusier n'a pas bronché après notre annonce. En arrivant sur le quai en question, nous constatons que cet endroit doit être l'amarrage le plus idyllique en Europe ! Dans un coude du canal, où l'eau est assez profonde entre les collines environnantes, la vallée est assez large pour faire entrer les rayons du soleil. Là, le quai se trouve à environ un demi-kilomètre de l'écluse 25, qui n'est pas habitée (il n'y a qu'une maison d'éclusier abandonnée). Il n'y a pas de route ni de bâtiments en vue, rien que des bois et des arbres tout autour de nous, avec des oiseaux qui gazouillent fort et des animaux terrestres qui bruissent de temps en temps dans la verdure derrière le quai. Le quai lui-même est profond et droit, et malgré notre profondeur nous pouvons nous allonger contre les pierres et après quelques recherches nous trouvons en effet deux anneaux de fer solides, à travers lesquels nous tirons nos cordes afin d'être bien amarrés. On s'imagine au milieu de la jungle, c'est tellement calme et préservé ici.

Comme il fait encore bien plus de trente degrés, nous faisons bientôt l'aller-retour entre le « Noorderzon » et la table de pique-nique dans nos costumes d'Adam. En effet, une cheminée de jardin en pierre presque neuve a été maçonnée, avec une grille même au-dessus. Nous avons donc ramassé un peu de bois mort et du charbon, afin de faire un feu, au-dessus duquel nous faisons rôtir quelques saucisses et des morceaux de viande du congélateur du bateau. Une bonne bouteille de vin blanc froid est ouverte, et cette soirée nous apporte la détente qui était si absente hier soir.

Il semble que nous soyons les seules âmes vivantes de la région, et lorsque la bouteille de vin et la viande grillée sont presque terminées, nous sommes bientôt tentés de faire l'amour sur ce « terrain naturiste » privé. Parce que l'herbe est pleine de pierres, cela se passe sur la table. Peter remarque qu'il a entendu un jour que c'est le mot danois pour le sexe oral. Depuis, la table de pique-nique sur le quai de La Colosse est appelée « la table danoise »...

Après les difficultés de la veille, cette soirée délicieusement détendue dans ce petit paradis tranquille est exactement ce que nous voulons pour nous sentir à l'aise avec notre entreprise inhabituelle. Il n'y a pas de télévision à recevoir ici, entre les collines, et comme il n'y a pas de route ni même de chemin, on n'entend pas les voitures, les motos ou même les tracteurs agricoles. Rien d'autre que le gazouillis des nombreux oiseaux et le crépitement occasionnel du feu de bois. Lorsque nous nous couchons, à onze heures, tous les désastres et les revers de la veille sont complètement oubliés.

La beauté de cet endroit nous fait réaliser une fois de plus que depuis les voies navigables, on peut atteindre de nombreux endroits qui sont en fait les plus beaux d'Europe, des endroits où on ne peut pas venir par la route. Un lieu aussi idyllique et isolé que ce jardin d'Eden est rare. Malheureusement, même le long des voies navigables ces endroits disparaissent, car l'homme moderne veut pouvoir pénétrer partout, de préférence en voiture mais sinon au moins à vélo. Depuis notre pique-nique à La Colosse, il y a maintenant une « véloroute » sur l'autre rive, de sorte que de temps en temps des groupes de coureurs cyclistes passent par là. Quoi qu'il en soit, le quai de La Colosse est toujours l'un des hauts lieux du réseau européen de voies navigables.

Adieu Maria...

Si nous détachons les cordes assez tôt le lendemain matin et que nous nous dirigeons vers l'écluse 25, nous aurons besoin d'un jour de navigation supplémentaire pour sortir du canal des Vosges et atteindre la Petite Saône. Comme nous constatons que notre date de déchargement sera assez serrée, surtout avec le retard obligatoire à Chalon sur Saône pour s'occuper des douanes, nous sommes un peu pressés. Gérard, qui entame sa dernière journée de navigation avec le « Maria », nous rassure un peu en nous disant que notre vitesse augmentera considérablement dès que nous serons de retour dans la rivière, où on fait 11 kilomètres à l'heure en de nombreux endroits au lieu des quatre ou cinq du canal. Avancez tranquillement mais sûrement, dit Gérard, et au moins ne prenez aucun risque inutile, par exemple quand il y a encore trop de brouillard le matin.

Ces risques se présentent déjà après quelques écluses, lorsque nous arrivons au « Pont du Coney », l'un des ponts bas de la route. Entre-temps, nous avons très bien appris comment nous pouvons voir exactement si ça passe ou non, en regardant par une position juste derrière le toit de la timonerie vers le dessous du pont ; ce pont est assez haut, et notre nouvelle façon de contrôler a aussi l'avantage de pouvoir voir si on a laissé des choses sur le toit... Gérard nous donne une vieille astuce, que les mariniers utilisent lorsqu'un pont est bas, même parfois lorsqu'un pont est en fait trop bas : ils accélèrent lorsque la timonerie arrive au pont ! En raison de l'augmentation soudaine du surenfoncement, l'eau est tirée d'en dessous du bateau, donc il s'enfonce un peu plus. À la plus grande poussée de l'hélice, le bateau « bascule » un peu en arrière, de sorte que la moitié arrière sur laquelle se trouve la timonerie descend encore plus bas. Au totale, cela semble suffisant pour pouvoir traverser des ponts même si ceux-ci sont 10 centimètres trop bas. Mais c'est très excitant à faire ! Car si cela ne se déroule pas exactement comme il faut, on risque que le toit de la timonerie se relève avant même qu'il ne soit sous le pont, et on aura des dégâts !

Des années après notre premier voyage, j'ai été témoin d'une telle manœuvre par hasard, au pont de Sept Saulx près de Reims. Il y avait une péniche vide, avec beaucoup d'eau de ballast dans la cale, sans laquelle le bateau serait trop haut. À cause de l'eau de ballast, le bateau était couché vers l'arrière. En regardant depuis notre quai d'amarrage je pouvais déjà voir que la proue et la timonerie étaient au moins un quart de mètre plus haut que le pont ! S'attendant à ce que la manœuvre se termine de façon désastreuse, j'ai pris mon appareil photo et mes jumelles pour voir exactement ce qui allait se passer. Lorsque la proue n'était plus qu'à quelques mètres du pont (et clairement trop haut) j'ai vu que le skipper faisait marche arrière à pleine puissance. A ma grande surprise, la proue s'est enfoncée de plus d'un mètre ! J'ai compris que l'eau de ballast était projetée vers l'avant par l'hélice qui tournait en arrière, de sorte que l'avant du bateau devenait soudainement beaucoup plus lourd et donc plus profond.

Lorsque la proue a glissé sous le pont, l'eau de ballast s'est déplacée à nouveau, mais vers l'arrière et assez lentement pour que la proue aie passé sous le pont avant de remonter. À ce moment, le marinier a poussé l'accélérateur à plein, et par le même effet, l'eau de ballast s'est déplacée en arrière et a poussé la timonerie assez bas pour passer le pont presque sans marge ! Fasciné par l'observation, j'avais alors l'intention de ne jamais effectuer moi-même une telle manœuvre !

Au Pont du Coney, nous n'avons pas besoin de faire ce genre de choses : avec trois centimètres de marge nous passons sous les poutres en béton du tablier du pont. Le passage de ces ponts bas soulève une question : comment est-il possible que la hauteur autorisée d'un bateau soit de 3,50 mètres presque partout en France, alors qu'il y a apparemment un certain nombre de ponts qui ont une hauteur libre plus faible ? L'éclusier et Gérard ont la même réponse : en ce qui concerne VNF, il est permis de naviguer dans les canaux à une hauteur de 3,50 mètres, mais ils ne donnent pas de réponse définitive quant à savoir si c'est possible ! Là encore, il existe une différence de culture entre les pays nordiques et la France : aux Pays-Bas et en Belgique, l'autorité des voies navigables publiera toujours une hauteur autorisée, dont on sait qu'elle est suffisante pour tous les ponts ; en Belgique, à la hauteur réelle du pont, l'autorité ajoutera une marge de sécurité de 30 centimètres, de sorte qu'un pont indiqué comme étant de 3,50 mètres pourra en fait toujours être franchi avec un tirant d'air de 3,80 mètres. Mais apparemment, le raisonnement en France est fondamentalement différent : les voies navigables ont également été construites pour accueillir des bateaux d'une hauteur de 3,50 m, mais oui, au fil des siècles, les ponts se sont un peu affaissés ou des tubes ou des câbles ont été suspendus sous eux ou les ponts ont dû être soutenus par une poutre supplémentaire. Tout cela donne une réduction de la hauteur libre, mais abaisser la hauteur autorisée, c'est hors question pour les gérants des voies navigables. Et le fait que les mariniers soient inventifs et aient trouvé toutes sortes de solutions pour les ponts trop bas, ceci a bien sûr contribué à cet étrange phénomène.

En termes de dimensions, la hauteur autorisée en France n'est donc pas une bonne norme ; il vaut mieux considérer la somme de la hauteur et du tirant d'eau. Si elle est supérieure à 3,50 plus 2,00 mètres (c'est-à-dire 5,50 mètres entre le fond du bateau et le toit de la timonerie), il n'y a pas grand-chose qu'on peut faire : même l'abaissement temporaire du bief dans lequel se trouve le pont ne serait alors plus une option, car le bateau s'échouerait immédiatement. Les bateaux ayant des dimensions « critiques » doivent en être conscients avant de traverser la France !

Entre notre amarrage au quai de La Colosse et la ville de Fontenoy-le-Château, les biefs sont un peu plus longs qu'à proximité du bief de partage, où les distances entre deux écluses ne sont



Le port de Fontenoy-le-Château

parfois que de quelques centaines de mètres ; ici, cela sera déjà un kilomètre, voire plus. En fin de matinée, nous traversons Fontenoy-le-Château, où on trouve un port de plaisance, une base de location de yachts et un bateau d'excursion ; il y a beaucoup de monde, surtout si on le compare avec la jungle totalement déserte dans laquelle nous avons passé la dernière nuit. Le « Noorderzon », grand et chargé lourd, a passé tous ces bateaux en polyester, et beaucoup de gens ont l'air un peu nerveux et anxieux.

À l'époque on n'avait pas encore des campagnes publicitaires pour informer les plaisanciers sur la manière de réagir aux bateaux de commerce, mais bien sûr les complications de l'utilisation conjointe de la voie d'eau par les professionnels et les plaisanciers existaient déjà. Mais les angoisses des plaisanciers ne sont pas nécessaires : un bateau de commerce chargé peut être impressionnant, mais il est bien plus facile à diriger qu'un petit bateau et l'équipage est (généralement !) beaucoup plus expérimenté. Néanmoins, il y a parfois lieu de s'inquiéter : bien que de nombreux plaisanciers fassent de leur mieux pour respecter les règles, et que les skippers-propriétaires de bateaux de plaisance aient également l'expérience nécessaire, ce sont surtout les yachts de location qui font parfois des choses incroyablement stupides. Vu qu'un « petit » bateau pèse quand-même un peu moins de 30 tonnes, les locataires novices qui ne maîtrisent pas leur yacht peuvent faire des dégâts considérables. Au cours de nos dix années de navigation, nous avons vu de petits yachts naviguer perpendiculairement à une rive, entrer à deux dans des passages trop étroits, passer sous des ponts où il ne passaient vraiment pas et bricoler dans le brouillard près d'un barrage vers lequel l'eau poussait leur bateau. Après dix ans, nous n'étions plus surpris par rien. Mais ici à Fontenoy, nous étions nous-mêmes encore inquiets de savoir si nous allions passer sans dégâts. Nous avons réussi, heureusement.

À Fontenoy, l'écluse est dans un renforcement rocheux, avec un virage étrange dans le canal où il passe sous un pont qui est en pente et pas bien haut ; il faut donc surveiller au moins dix choses à la fois ici : est-ce que ça passe en hauteur ? Le virage peut-il être passé sans heurter le talus rocheux ? Les gouvernails sont-ils déjà libres pour permettre à la poupe de tourner davantage ? Et puis aussi : sommes-nous bien positionnés devant l'écluse ? C'est une véritable ruée de tribord à bâbord et d'avant en arrière avant que le « Noorderzon » n'entre enfin dans l'écluse, même sous les applaudissements de quelques touristes observateurs (qui ne voient heureusement pas que nous sommes des amateurs confus). Et quand nous « étalons » le « Noorderzon » tout se passe littéralement sans la moindre erreur ! Cela va diamétralement à l'encontre de la conviction de nombreux marinières, que la plupart des manœuvres se déroulent toujours bien, sauf quand il y a des gens qui regardent...

Le tronçon de canal entre Fontenoy-le-Château et la confluence avec la Saône est automatisé comme l'un des premiers secteurs du réseau navigable. Cela signifie qu'à l'écluse de Fontenoy, on nous donne un boîtier qui nous permet de

« rayonner » vers des récepteurs électroniques construits sur la rive pour activer l'automate de l'écluse. Cette automatisation a été mise en place précisément ici en raison du grand nombre de yachts de location qui naviguent au départ de Fontenoy. Pour nous, cela signifie que même si nous n'avons plus besoin d'un éclusier, nous ne pouvons plus être sûrs qu'une écluse nous attende ; si un yacht vient de l'autre côté et prend le sas juste devant nous, tout ce que nous pouvons faire est d'attendre patiemment. Cependant, les écluses ici sont déjà plus éloignées les unes des autres, parfois jusqu'à quatre kilomètres.

Après Fontenoy, le canal nous amène à nouveau dans la « jungle » : la rivière Coney, qui coule à côté du canal, rend la rive à bâbord inaccessible, mais la rive tribord est caractérisée par de hautes pentes presque entièrement boisées. Un endroit particulier est le château de Fréland, une belle et imposante maison de campagne située dans un virage incroyablement serré, où neuf bateaux sur dix, selon Gérard, doivent avancer et reculer plusieurs fois pour le franchir. Curieusement, nous (débutants sans méfiance) réussissons à passer le virage d'un seul coup.

Quelques écluses plus loin nous passons le village de Selles, qui signifie curieusement « excréments » en français ; nous espérons que ce nom n'a rien à voir avec la fromagerie, qui est ici le producteur local de sa propre sorte de « Munster ». Le munster est le célèbre fromage à pâte molle et à forte odeur.

À Selles se trouve l'un des derniers ponts tournants encore en service. À notre arrivée, le gardien du pont s'occupe de fermer manuellement toutes les barrières. Un peu plus tard, il pousse le pont rotatif (également avec la force manuelle) latéralement, de sorte que le pont s'écarte lentement du canal. Le « Noorderzon » passe exactement entre les deux bases du pont, la largeur semble même être inférieure à celle de la plupart des écluses. Le gardien du pont est largement remercié en passant, et dès que la poupe du « Noorderzon » est sortie, le gardien referme le pont de la même manière. Il n'y aura donc pas de chômages ici en cas de panne de courant !

Après le pont tournant, nous passons quatre autres écluses, puis nous arrivons dans la ville de Corre, ce qui, pour le « Maria », marque la fin du voyage. Dès que nous quittons l'avant-dernière écluse, Gérard nous appelle et nous dit qu'entre-temps il est amarré contre le quai de déchargement et qu'il a sécurisé les amarres pour que nous puissions le passer sans soucis. Comme il est vrai que ce canal est très peu profond en de nombreux endroits, et que les quelques bateaux chargés que nous avons rencontrés étaient assez difficile à croiser, c'est une bonne nouvelle que le « Maria » soit déjà hors du chenal. Lorsque nous passons devant le port de plaisance de Corre, nous voyons en effet le « Maria » à quai, bien que l'endroit où il sera déchargé puisse difficilement être appelé un port de déchargement : il s'agit plutôt d'un amarrage de fortune avec une plateforme pour une grue mobile. Gérard admet que c'est exactement ce qui se passera lors du déchargement : une petite grue sortira sa cargaison, pelle par

pelle, et la jettera dans un petit camion, qui amènera la cargaison au destinataire, plus loin dans la ville, vingt tonnes à la fois.

Nous nous arrêtons un instant, le « Noorderzon » à côté du « Maria » pour remercier Gérard une fois de plus pour tous les conseils instructifs et utiles qu'il nous a donnés pendant toute la partie française du voyage et qui nous ont vraiment beaucoup aidés. Puis nous saluons Gérard une dernière fois et continuons les trois cents derniers mètres du canal des Vosges jusqu'à l'écluse 46 de Corre, la dernière écluse avant d'atteindre la Saône. À l'écluse, où toutes les formalités doivent être effectuées à nouveau et où nous devons remettre la télécommande des écluses automatiques, nous profitons de l'occasion - sur les derniers conseils de Gérard - pour remplir la cuve d'eau douce de 3 000 litres en utilisant le tuyau d'eau potable prévu à cet effet. De cette façon, nous pouvons faire face à la situation pour le reste du voyage, en termes d'eau. Une fois toutes les formalités accomplies et le tuyau soigneusement enroulé, nous quittons l'écluse 46 et la Saône nous attend.

La Petite Saône

Dès que nous sortons de la dernière écluse du Canal des Vosges, on dirait que le « Noorderzon » prend des ailes ! La vitesse du bateau augmente sensiblement, même sans avoir à accélérer, et lorsque nous le faisons quand-même, nous avons l'impression d'avancer à une vitesse qui est difficilement compatible avec la rivière, encore étroite (et extrêmement sinueuse). Nous « courons » le premier tronçon de la rivière à la vitesse inhabituelle d'une dizaine de kilomètres à l'heure, ce qui nous permet d'atteindre la première écluse de la Saône (à environ cinq kilomètres) en moins de temps que la plupart des biefs derrière nous. Dans les virages très serrés, nous devons même freiner pour réduire la vitesse, sinon nous craignons littéralement de sortir du chenal. Après les nombreux jours passés en canal, c'est une expérience totalement différente. Comme nous n'arriverons pas à passer la première écluse de la Saône aujourd'hui, nous nous amarrons (très confortablement) aux bollards dédiés au-dessus de l'écluse 1 d'Ormoy.

Les écluses ici, comme celles de la Meuse, sont généralement situées dans des canaux de dérivation plus ou moins longs, où le chenal quitte la rivière pendant un certain temps avant d'y revenir plus tard. C'est comme ça pour la première et la deuxième écluse de la Saône, celle d'Ormoy (1) et de Cendrecourt (2). Les deux canaux de dérivation sont presque aussi lents que le Canal des Vosges, mais dès que la proue du bateau revient sur la rivière, on reprend de la vitesse. Nous commençons à croire que la prédiction de Gérard se réalisera : la vitesse croissante semble indiquer qu'il devrait être possible d'être à Chalon vendredi dans l'après-midi. Et quand on voit que le canal de dérivation de l'écluse 3 à Montureux-lès-Baulay n'est que très court, et que l'écluse 4 à Conflandey n'a même pas de canal de dérivation du tout, étant construite juste à côté du barrage dans la rivière elle-même, on comprend que les 10 kilomètres par heure seront notre vitesse standard à partir de maintenant et que les biefs lents sont derrière nous.

En effet, l'écluse de Conflandey est effrayante : comme le barrage se trouve juste à côté de l'entrée de l'écluse, un bateau avalant (comme nous) est tiré un peu vers le barrage ; l'entrée de l'écluse n'en est séparée que par une poutre de guidage en fer. Une fois à l'intérieur de ce faisceau, il n'y a plus de problème, mais juste avant, cela peut être difficile, car le bateau a besoin d'une vitesse suffisante pour être manœuvrable. Cette vitesse s'ajoute à celle du courant, de sorte qu'on est obligé d'entrer dans l'écluse à une vitesse beaucoup plus élevée que d'habitude. Et, bien sûr, le sas n'est pas plus large que les autres !

Pendant les crues de la Saône, cette écluse semble être un véritable cauchemar : la seule façon d'y entrer en toute sécurité est de laisser le bateau glisser le long de la berge et de s'assurer qu'il garde une vitesse telle que le surenfoncement qui l'accroche à la berge reste supérieure à la traction latérale du barrage. Brrr !

Heureusement, il y a peu de courant pendant notre passage, nous entrons donc dans l'écluse sans aucun problème. En fait, nous trouvons le passage de l'île de Conflandey (une petite île juste en dessous de l'écluse, avec un canal à sens unique sur deux côtés, encore plus étroit que le canal des Vosges) plus problématique que l'écluse elle-même : nous glissons le long de l'île et sous le pont avec précaution. Ce n'est que lorsque nous atteignons des eaux plus larges de l'autre côté que nous laissons échapper un soupir de soulagement.

L'embouchure de la Lanterne sur la Saône, à 50 mètres en aval de l'écluse de Conflandey, augmente un peu la vitesse du courant, car la Lanterne délivre à la Saône presque autant d'eau que le cours supérieur de la rivière elle-même.

Le Canal de la Haute Saône, qui relierait la Petite Saône au canal du Rhône-Rhône près de Montbéliard, devait être construit ici. Dans les années de pointe des péniches, le Canal du Rhône au Rhin était très fréquenté. Les marchandises étaient transportées depuis les zones industrielles autour de Montbéliard dans toutes les directions : au nord-est vers le Rhin (et plus loin vers le nord de l'Allemagne et Rotterdam), mais aussi au sud-ouest vers la Saône, le Rhône et le réseau de canaux en direction de Paris, Reims et la Belgique et aussi vers (et depuis) l'industrie sidérurgique autour de Nancy et Metz. En particulier, afin de raccourcir ces derniers flux de transport (et de les rendre moins dépendants du Canal du Rhône au Rhin et du Doubs, souvent difficile ou impossible à naviguer en raison de crues ou des sécheresses) on a voulu lier Montbéliard directement à la Haute-Saône et de là, à travers les Vosges.

De Montbéliard, un canal a été conçu (et construit) vers Belfort. De là, on voulait atteindre la Saône près de Conflandey par les « Mille Étangs » et par un canal qui aurait suivi la Lanterne. Depuis Belfort, un tunnel d'un kilomètre de long a été creusé et parmi les milliers de lacs, plusieurs biefs ont été creusés et préparés. Cependant, comme souvent, la situation économique a rattrapé les constructeurs du canal : le transport par le Doubs et le Canal du Rhône au Rhin était en déclin, tout comme le transport par les Vosges, et un projet a été lancé pour rendre le canal Rhône-Rhin adapté à une navigation plus importante (jusqu'à 2000 tonnes au lieu des 250 du canal existant). Le canal de la Haute Saône était donc un concept dépassé, et il a été abandonné, tout comme le Canal du Rhône au Rhin à grand gabarit cinquante ans plus tard. Ce dernier a échoué en raison de la réticence du mouvement écologiste à accepter une atteinte à la beauté naturelle de la vallée du Doubs. Aujourd'hui, entre Montbéliard et Belfort, le canal de la Haute Saône n'est même plus utilisé comme porte d'entrée du port de plaisance de Belfort, qu'il a été depuis trente années : le bout du canal est fermé par une barrière en béton à l'entrée. Plus loin, l'itinéraire est encore visible dans le paysage, y compris les écluses et le tunnel, mais quelque part entre les Mille Étangs, il se termine dans la nature sauvage. En tout cas, la Saône n'a jamais été atteinte.

Maintenant que les eaux de la Lanterne se sont jetées dans la Saône, celle-ci devient beaucoup plus large et plus profonde, ce que l'on peut remarquer par les

vitesses encore plus élevées que le « Noorderzon » atteint ici. Le bateau avance à dix, onze, douze kilomètres à l'heure, et de temps en temps, il faut ralentir délibérément, comme lorsqu'on entre dans le canal de dérivation de Port-sur-Saône. Ces dérivations sont soudainement beaucoup moins profondes et beaucoup plus étroites que la rivière, de sorte qu'un bateau chargé qui marche à pleine vitesse y provoque une telle vague qu'il « colle » presque au fond. Tout ce qu'on voit est cette vague qui se lance dans la dérivation à cause de l'eau poussée devant le bateau, mais le bateau lui-même reste presque immobile ! Non, la prudence est de mise aux entrées des dérivations.

À Port-sur-Saône, un passage très complexe a été construit : une « porte de garde » dans un coude. Il s'agit d'une sorte d'écluse à un seul pair de portes, qui peut servir de barrière contre les inondations en temps de crue. Une telle porte est souvent construite du côté amont des dérivations. Ces dérivations forment en quelque sorte un « by-pass » pour un barrage : comme un tel barrage est un obstacle à la navigation, la navigation passe par le « by-pass » avec l'écluse qui comble la différence de niveau. Mais si la crue est très haute, même une telle dérivation doit être protégée des inondations. C'est pourquoi une porte est construite où la dérivation commence, qui peut être fermée en période de crue.

À Port-sur-Saône, une telle porte existe, avec un pont bas au-dessus. La porte est construite exactement dans une sorte de coude en S dans le canal. Un bateau chargé ne peut le traverser qu'en glissant d'abord par la rive bâbord puis par la rive tribord. Pourquoi cette porte n'aurait-elle pas pu être dans un canal droit ?

Derrière la porte de garde se trouvent les quais et le port de plaisance de Port-sur-Saône, qui ressemble à une jolie petite ville à première vue, mais qui, à cause de la route nationale 19 qui la traverse, consiste en une rue étroite et malodorante, pleine de camions, avec trois ou quatre magasins délabrés. La ville nous offre la possibilité d'acheter du pain, des légumes et de la viande. Après environ trois quarts d'heure de courses, nous avons continué jusqu'à l'écluse 5 de Port-sur-Saône, pour nous retrouver dans la rivière en aval de l'écluse.

Nous avons passé les écluses de Chemilly (6) et de Scey-sur-Saône (7) sans trop de problèmes, chacune ayant une porte de garde à l'entrée du canal de dérivation. Comme la vitesse sur la rivière est considérablement plus élevée, nous progressons beaucoup plus vite que dans les petits canaux. C'est donc encore en début d'après-midi que nous arrivons au tunnel de Saint-Albin, avec une écluse de garde à l'entrée (à ne pas confondre avec la porte de garde qui ne comporte qu'une seule paire de portes et qui, si elle doit être fermée en raison de crue, provoque immédiatement un arrêt de la navigation ; dans le cas d'une écluse de garde, tout comme pour une écluse normale, en cas de crue le sas peut être utilisé, de sorte que sa fermeture n'arrête pas immédiatement la navigation). L'ancienne maison de l'éclusier de cette écluse de garde a été transformée en un restaurant très populaire dans la région, mais qui n'est ouvert que le week-end, donc il nous est peu utile.

Le feu d'entrée du tunnel Saint-Albin est déjà vert quand nous arrivons. La circulation y est régulée depuis l'écluse de Rupt. De là, des caméras surveillent la rivière et la navigation.

Dès que nous entrons dans le tunnel, nous sommes confrontés à nouveau à l'effet de surenfoncement et de ralentissement d'un bateau : à peine deux kilomètres par heure, nous glissons dans le souterrain, qui est long de moins de 700 mètres mais qui nous prend plus de trois quarts d'heure !

De l'autre côté du tunnel, deux murs de quai en maçonnerie maintiennent la tranchée étroite sur une plus longue distance. Là où la tranchée a été creusée (ou découpée) dans la colline, la circulation à sens unique subsiste, et nous conservons donc la même vitesse que dans le tunnel. Mais comme les murs sont également construits en double courbe, une sorte de coude en S, nous devons faire tout notre possible pour maintenir le bateau au milieu du chenal étroit sans trop de frottements et de chocs. Ce n'est qu'après 1,5 kilomètre que le canal s'élargit à nouveau, pour atteindre l'écluse de Rupt et finir 500 mètres plus loin.

Une fois de retour dans la rivière, nous continuons notre voyage en aval et nous arrivons bientôt au pont de Rupt, où les montants et les avalants doivent changer de rive pour une raison ou une autre : les avalants doivent prendre l'ouverture du milieu, tandis que les montants (qui rencontrent les autres bateaux à bâbord normalement) doivent prendre l'ouverture du pont à droite (pour eux à gauche). C'est probablement un héritage de l'époque où les bateaux étaient « halés », tirés par un cheval ou un homme au chemin de halage ; à cette époque, un bateau avalant pouvait s'éloigner du rivage pendant un certain temps parce le courant le poussait, mais pour les montants cela signifiait que la vitesse du bateau était tout de suite remis à zéro. La forme des arches du pont peut également avoir joué un rôle dans cette régulation étrange : l'ouverture du côté du chemin de halage est plus étroite qu'au milieu, de sorte que les bateaux auraient du mal à passer par celle-ci s'il y avait beaucoup de courant. Quoi qu'il en soit, nous passons par l'ouverture centrale du pont pour revenir à tribord immédiatement après le pont, car l'île située juste en dessous du pont a également un trafic à sens unique, mais cette fois-ci, tout est du « bon » côté...

L'écluse 9 de Chantes avec sa porte de garde, nous la passons sans aucune particularité, et aussi l'écluse de Cubry (qui n'est fermée qu'en temps de crue, mais qui est maintenant ouverte des deux côtés de manière invitante) est passée sans problèmes. Plus de cinq kilomètres plus loin, nous arrivons à la porte de garde de Soing, avec l'écluse du même nom un peu plus loin (numéro 10 ; pour une raison mystérieuse, les écluses de garde ne sont pas comptées dans la numérotation). Notre progression dans les biefs longs de la rivière est assez rapide et contrairement à la prédiction de Gérard, qui prévoyait que nous arriverions quelque part entre les écluses 11 et 12 ce mercredi, nous arriverons à l'écluse 11 de Charentenay vers 4 heures, assez tôt pour arriver au tunnel de Savoyeux (le deuxième de cette journée !) et même pouvoir passer l'écluse

après le souterrain. Si tout cela continue, il y a encore un peu d'espoir que nous puissions arriver à Chalon juste à temps pour la douane.

L'écluse 11 de Charentenay est un point de contrôle à nouveau, nous montrons donc notre papier de passage et profitons de la belle vue du célèbre château de Ray au sommet de la colline au loin. Ce que nous ne savons pas à l'heure de notre passage, c'est que beaucoup d'années plus tard, nous serons les propriétaires heureux des trois maisons construites sur la rive droite entre l'écluse et le pont de Ray, des ruines au moment de notre passage, mais en cours de restauration. Parmi les maisons, l'une appartenait au passeur qui faisait traverser la rivière ici avant la construction du pont (et plus tard encore lorsque le pont a été détruit pendant la Seconde Guerre mondiale) et l'autre au « barragiste », l'homme responsable du barrage. Les maisons sont situées dans un endroit idyllique dans les plaines inondables de la Saône. En raison de cet emplacement, il n'est plus possible de construire à proximité immédiate des maisons.

Mais nous ne le savons rien de tout ça lors de notre passage, alors après avoir descendu l'écluse de Charentenay, nous continuons à un rythme rapide, via l'écluse de garde de Ferrière-lès-Ray qui est ouverte, vers Seveux et le tunnel de Savoyeux. Nous l'atteignons en effet bien à temps pour passer à la fois le tunnel (aussi étroit et lent que celui de Saint Albin, mais un peu plus court) et l'écluse derrière...

Quand nous sortons de l'écluse de Savoyeux, il y a un peu de brouillard. Gérard nous avait déjà averti pour ce fameux brouillard de la Saône et nous avait demandé de ne pas continuer à naviguer si la visibilité n'était pas suffisante pour naviguer sans radar. Et nous n'avons pas de radar. Mais à notre grande horreur, nous nous retrouvons dans un bief de la rivière, où il n'y a pas la moindre possibilité d'amarrer. Cependant, la carte fluviale nous avertit, tout comme les panneaux sur la rive, qu'il y a de nombreux endroits ici où on risque sérieusement de se planter si on s'approche trop des rives ou des bancs de sable. Une pensée peu rassurante, aussi parce que la visibilité diminue désormais rapidement. Nous décidons enfin de nous contenter d'une corde attachée à une branche d'arbre quelque part, afin de ne pas dériver à cause du courant pendant la nuit. Comme, selon les éclusiers, il n'y a pas d'autre bateaux à proximité, nous laissons le « Noorderzon » approcher la rive gauche, où nous pensons pouvoir distinguer les branches les plus épaisses. Après quelques tentatives infructueuses, j'arrive à passer une corde autour d'une branche assez épaisse et après avoir vérifié si elle reste en place, le moteur est éteint et nous préparons notre dîner, flottant dans une forêt dense. On se couche bien à l'heure.

Quand on se réveille le lendemain matin, le brouillard est tel qu'il fait complètement noir ! En gardant à l'esprit les bons conseils de Gérard, nous retournons au lit et dormons une heure de plus. Ce n'est qu'à neuf heures que le brouillard se lève suffisamment pour pouvoir distinguer la rive. Le moteur est démarré alors et nous nous préparons à reprendre la route.

La surprise vient quand j'essaie de détacher la corde que nous avons fixée autour de la « branche solide d'un arbre » : je tire juste un petit peu et la corde emporte toute la branche. Il s'avère que nous avons bien dormi cette nuit-là, alors que nous avons été amarrés à une branche morte complètement pourrie !

Presque de retour dans le « grand gabarit »

Lorsque nous partons, après avoir passé la nuit sur une branche d'arbre morte, le brouillard gris fait bientôt place à un soleil radieux. Autour de nous se déroule l'un des paysages les plus charmants d'Europe : les forêts denses de la Haute Saône, entrecoupées de prairies luxuriantes et de quelques villages pittoresques. Nulle part, il n'y a de routes, d'industrie ou d'agitation. Même les silos à céréales, toujours laids et voyants, sont cachés ici dans les hauts arbres des pentes de la vallée de la Saône. Nous descendons les écluses de Véreux et de Rigny à un rythme lent mais régulier et, tôt le matin, nous atteignons la ville de Gray, où nous nous amarrons une heure au-dessus de l'écluse pour nous approvisionner dans un supermarché situé à proximité.

Lorsque nous remontons à bord il y a beaucoup de bruit, de cris et de sonneries à l'écluse, à 50 mètres devant notre bateau ! Les gens crient et on entend des fenêtres qui sont brisées, et les gens hurlent. Curieux nous nous sommes rapprochés pour assister à un spectacle bizarre à l'écluse : un bateau de promenade du type qui navigue également sur les canaux d'Amsterdam, est dans l'écluse avec un grand nombre de vitres brisées. Sur l'écluse, un homme se tient debout avec un carton de bouteilles, jurant et fulminant envers le capitaine du bateau. De plus près, ses mouvements montrent qu'il n'est probablement pas tout à fait sobre. De temps en temps, une bouteille (il s'agit de bouteilles PLEINES !) du carton est jetée avec un élan furieux contre les vitres du bateau. Bien sûr, l'une après l'autre, les vitres cassent sous le poids et l'impact des bouteilles. Les passagers ont l'air désemparés et sont pour la plupart assis du côté « sûr » du bateau pour se tenir à l'écart des éclats de verre.

Après quelques minutes une sirène retentit, apparemment d'une voiture de police convoquée à la hâte. Dix minutes plus tard, l'homme qui a jeté les bouteilles, maintenant menotté, est transporté au bureau. Quelques minutes plus tard, nous apprenons que l'homme arrêté est l'éclusier, et que la cause de ses méfaits réside dans une longue querelle entre lui et le capitaine du bateau-mouche. Apparemment, quelque chose a été dit lors du passage de l'écluse qui a fait péter les plombs de l'éclusier. Dans tous les cas, un éclusier de remplacement convoqué à la hâte commence par bassiner le bateau de promenade endommagé afin qu'il puisse retourner à son poste d'amarrage, après quoi nous sommes éclusés avec un retard d'une demi-heure, vers une heure de l'après-midi. Nous apprenons du remplaçant que l'homme arrêté est son père... Quelle tragédie !

Après l'écluse de Gray nous quittons les « petites voies navigables » : l'écluse d'Apremont (numéro 17) est un peu plus large qu'une écluse Freycinet, de 8 mètres de largeur, avec ensuite un tronçon de rivière exceptionnellement long de plus de 15 kilomètres qui nous mène à la dérivation de Heuilley. Au moment de notre passage, l'écluse de Heuilley (18) était la deuxième écluse de dimensions supérieures à celles des écluses Freycinet : après ce lieu, où la Petite Saône rejoint le Canal entre Champagne et Bourgogne, les écluses avaient des

dimensions de 40 mètres sur 8 autrefois. La raison de cette différence de taille n'est pas claire : il n'aurait pas pu y avoir deux péniches à la fois dans les écluses, donc la seule raison aurait pu être de pouvoir écluser une péniche et un « berrichon » en même temps. Le « berrichon » était un type de bateau qui n'était utilisé que dans le Canal de Berry et qui n'avait qu'une largeur de 2,60 mètres. Mais la combinaison de ces types de bateaux est peu probable, étant donné la distance entre la Saône et le Canal de Berry (un canal qui rejoignait le Canal Latéral à la Loire près de Marseille-lès-Aubigny, aujourd'hui inutilisé). Ou alors une péniche et un petit pousseur ou remorqueur. De toute façon, ce format d'écluse ne se trouve nulle part dans les eaux européennes, mais en Saône, toutes les écluses entre Gray et Chalon avaient une largeur de 8 mètres. À partir de Saint-Jean, les sas d'écluses sont élargis, ce qui permet de faire entrer deux péniches simultanément : celle qui entre la première est mise à côté latéralement dans l'élargissement, puis la seconde peut entrer. Un principe similaire existe depuis longtemps dans les écluses aux Pays-Bas.

L'écluse de Heuilley a failli s'effondrer au début du 21^e siècle, à la suite de quoi le gestionnaire des voies navigables a reconstruit l'écluse à l'intérieur des murs de l'ancien sas (c'est-à-dire en érigeant un épais mur de béton devant le vieux mur) ; depuis lors, la plus grande largeur a disparu, et aujourd'hui l'écluse a des dimensions Freycinet normales, bien qu'on puisse encore voir en entrant qu'elle avait des dimensions différentes autrefois.

Le Canal entre Champagne et Bourgogne rejoint la rivière juste au-dessus de (c.à.d. avant) l'écluse. Deux des cinq liaisons avec le bassin Rhône/Saône se rejoignent à cet endroit. Le Canal entre Champagne et Bourgogne (généralement appelé dans les milieux de la navigation le Canal d'Heuilley) était autrefois appelé le Canal de la Marne à la Saône, ce qui rendait mieux compte de son importance que le nouveau nom, d'autant plus que les régions de Champagne et de Bourgogne sont rebaptisées elles aussi. Le canal devrait en fait s'appeler le « Canal entre le Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté » car les régions françaises ont été réorganisées entre-temps...

Sur les cinq liaisons fluviales avec le Rhône, pas moins de QUATRE sortent dans une partie de la Saône d'à peine 40 kilomètres de long : d'abord le canal d'Heuilley ; un peu plus loin, le Canal du Rhône au Rhin à Saint-Symphorien se jette dans la rivière, et quelques kilomètres plus loin encore, le canal de Bourgogne joint la Saône. Cinquante kilomètres plus loin, le canal du Centre (qui, par le Canal Latéral à la Loire, le Canal de Briare, le Canal du Loing et la Seine, est relié avec Paris) est le dernier canal qui joint la rivière.

Les années de gloire de la navigation fluviale ont nécessité ce grand nombre de liaisons : dans les meilleures années, des dizaines de bateaux par jour se dirigeaient vers la Saône et le Rhône et inversement, par chacune de ces cinq liaisons. À l'époque, c'était remarquable quand une des connexions était bloquée (à cause d'un obstacle ou pour des raisons d'entretien) : il y avait tout de suite une circulation plus dense sur les quatre autres. En fait, tous les transports à

destination et en provenance de la vallée du Rhône passaient par l'un de ces canaux : Centre, Bourgogne, Heuilley, Vosges ou Rhin-Rhône. À l'époque, cela voulait dire qu'un arrêt au NORD de Chalon pouvait être passé encore en utilisant une des liens alternatifs, mais qu'un arrêt au SUD de Chalon signifiait simplement que toute la navigation vers (et depuis) la basse Saône et le Rhône était bloquée !

Quoi qu'il en soit, au moment de notre passage, la plupart des transports par les canaux Freycinet était déjà en train de disparaître, de sorte que nous ne nous retrouvons pas vraiment dans un « bouchon de bateaux » après Heuilley. Notre vitesse augmente un peu car la profondeur et la largeur de la Saône ne cessent d'augmenter vers l'aval ; dans les virages sous l'écluse de Heuilley, nous devons faire attention pour que le « Noorderzon » reste bien dans le chenal avec cette vitesse. Comme la longueur des biefs continue d'augmenter, notre vitesse moyenne passe à près de 12 kilomètres par heure. Par l'écluse de Poncey-lès-Athée, nous atteignons la ville fortifiée d'Auxonne, où Napoléon semble avoir eu sa formation militaire. Nous voyons qu'il sera trop tard pour passer l'écluse, alors nous amarrons le « Noorderzon » de façon un peu improvisée sous le pont routier, car on peut y voir un morceau de quai plutôt droit, et la rampe en fer solide nous permet au moins de nous amarrer un peu plus solidement qu'à la branche d'un arbre mort...

Le lendemain matin, nous larguons les amarres à temps pour la toute dernière petite écluse ; la suite n'est que le grand gabarit, des écluses de près de 200 mètres de long et de 12 mètres de large, qui sont d'ailleurs si éloignées les unes des autres qu'il n'en reste plus que cinq jusqu'à notre destination.

La dernière écluse n'est pas prête pour nous ; nous attendons longtemps avant qu'elle s'ouvre. Puis une sorte de caisse flottante minuscule émerge, une sorte de radeau improvisé sur lequel un vieil homme barbu dirige à l'aide d'une longue barre. Où est la priorité pour le commerce ?...

Une fois de retour dans la rivière, nous pouvons rapidement accélérer le bateau, mais déjà sous le tout premier pont nous sentons une certaine résistance : soudain, ce n'est pas très profond ici ! Heureusement, en partie grâce aux bons conseils de Gérard, nous avons appris à voir les signes d'une manque de profondeur : la vague qui sort soudainement devant le bateau, la baisse de vitesse, et dans le pire des cas, même le fait de toucher le fond lorsque le surenfoncement devient si fort que le bateau se tire vers le bas. Nous diminuons donc la vitesse, et nous passons sous le pont facilement. Ça se passe bien. Un peu plus loin, les problèmes n'existent plus, alors nous reprenons de la vitesse.

Lors du prochain voyage que nous ferons avec le « Noorderzon », nous remarquerons quelque chose à cet endroit, où nous naviguons encore sans nous douter de rien et sans avoir conscience d'aucun risque : au point kilométrique 222,5, nous voyons une bouée rouge (!) flottant presque aux trois quarts de la largeur de la rivière, en comptant depuis la rive droite. Les bouées rouges sont

normalement à tribord dans cette direction de navigation, mais comme elles sont presque à bâbord, on se demande ce qui se passe ici : la bouée a-t-elle été déplacée de sa position, a-t-on utilisé la mauvaise couleur et la mauvaise forme, ou est-ce autre chose, comme un chenal presque poussé contre la rive de bâbord ? Lorsque, lors de ce deuxième voyage, nous essayons lentement de passer la bouée sur le côté droit et ainsi de glisser entre la bouée et la rive droite, nous voyons soudain un héron se tenant au milieu du fleuve, immobile, pêchant sur une patte mais... dans dix centimètres d'eau maximal ! À cet endroit, nous voyons un banc de sable notoire, celui formé par la Tille qui se jette dans la Saône ici. Et malgré des dragages fréquents, tant de sable se dépose là-bas, que la Saône n'a plus assez de profondeur le long de la rive droite pour une péniche chargée.

Mais lors de notre premier passage sur ce banc de sable, il n'y a pas de bouée, et de plus, nous n'avons pas conscience d'un quelconque problème lorsque nous passons l'embouchure de la Tille plus ou moins au milieu de la rivière. Et que ce soit parce qu'on vient de draguer ou parce que le niveau d'eau de la Saône est un peu plus élevé, nous ne savons pas, mais nous passons ce point fameux sans le moindre sinistre. C'est resté l'une des nombreuses énigmes de nos dix années de navigation.

Quelques kilomètres plus loin, dans la rive gauche, nous passons l'écluse de Saint-Symphorien, la première écluse de l'ancien Canal du Rhône au Rhin, la deuxième des quatre voies navigables qui débouchent dans la Saône. Comme le nouveau Canal du Rhône au Rhin à grand gabarit était plus ou moins prévu ici (avant que le projet ne disparaisse dans un tiroir en raison d'une opposition des Verts) la rivière a été agrandie à partir d'ici, ça veut dire « rendue navigable pour les plus grands bateaux ». A partir d'ici le chenal est à trois mètres et demi de profondeur (bien qu'il ne soit pas toujours clair où se trouve ce chenal !).

Notre interprétation « typiquement néerlandaise » des renseignements des Voies Navigables de France concernant la Saône mène à des conclusions qui ne peuvent pas être faites automatiquement : si nous regardons deux bouées avec des yeux néerlandais, une rouge et une verte, qui sont situées quelque part dans la voie navigable, ces bouées signifient que la voie navigable entre les bouées est sûre. Il s'avère qu'une telle paire de bouées n'a pas toujours la même signification ici ! Ici, il s'agit plutôt de « s'il y a un chenal, il se trouve probablement quelque part entre ces bouées ». Ainsi, aux Pays-Bas (pays de navigation depuis longtemps) nous sommes plus gâtés avec la gestion des voies navigables qu'on ne le pense.

La Grande Saône

À peine quatre kilomètres après l'embouchure du Canal du Rhône au Rhin, on arrive à Saint-Jean-de-Losne, parfois appelé en France « le plus grand port fluvial du pays ». Au temps de gloire des canaux, cela aura certainement été le cas. En effet, la Saône ne reçoit pas moins de quatre voies navigables : le Canal d'Heuilley, le Canal Rhin-Rhône, le Canal de Bourgogne et, un peu plus en aval, le Canal du Centre. À l'endroit où le Canal de Bourgogne se jette dans la rivière, un grand port de refuge, la « gare d'eau », a été construite pour permettre aux bateaux de trouver un abri si la rivière était en crue ou si elle était gelée.

Aujourd'hui, le Canal de Bourgogne est presque exclusivement utilisé pour la plaisance et un petit nombre de bateaux à passagers, tandis que la gare d'eau a été entièrement transformée en port de plaisance. Mais il y a cent ans, la navigation était très importante entre l'Yonne (qui se jette plus loin dans la Seine) et la Saône : toutes les céréales et autres produits agricoles de Bourgogne étaient transportés par bateau, faute d'alternatives, et l'approvisionnement des villes comme Paris, Lyon, Rouen et Nancy se faisait entièrement par voie d'eau. C'est pourquoi Saint-Jean, en tant que carrefour où se rencontrent quatre des cinq liaisons nord-sud, a longtemps été un lieu où de nombreux marinières étaient actifs, où ils se rendaient au bureau d'affrètement, où leur bateau était mis en vente et où on trouvait du fioul et d'autres fournitures. Aujourd'hui, l'activité se fait par téléphone portable, le bureau d'affrètement est fermé et la cale du chantier accueille presque exclusivement des yachts, comme clients. La station de fioul est toujours là, mais elle doit être maintenue avec le soutien de la municipalité. Nous profitons de cette occasion pour remplir les cuves des moteurs auxiliaires et pour prendre de l'eau potable. En même temps, nous achetons du pain et des légumes frais au supermarché. Lorsque nous repartons pour les 60 kilomètres qui nous séparent de notre douanier, il est environ 10 heures du matin : nous sommes de bonne humeur, nous allons arriver à temps !

La rivière large avec un chenal profond garantit une vitesse de croisière bien supérieure à 11 kilomètres à l'heure. Il n'y a que deux écluses à passer entre Saint Jean et Chalon, celles de Seurre et d'Écuellen. Toutes les deux sont grandes et modernes. Il faut moins d'une heure et demie pour la rivière en aval de Saint Jean et la dérivation tout droite de l'écluse de Seurre. À midi moins dix nous quittons l'écluse pour les onze kilomètres de rivière sinueuse jusqu'à la deuxième grande écluse, celle d'Écuellen, où nous arrivons juste avant treize heures. Après un petit retard dû à l'attente d'un bateau montant, nous avons quitté l'écluse à deux heures et demie et nous avons « couru » la dernière section de la rivière jusqu'à Chalon.

Il n'y a pas si longtemps, que juste au-dessus du confluent de la Saône et du Doubs, à Verdun-sur-le-Doubs, il y avait un autre barrage avec des écluses associées. Dans le cadre de l'agrandissement de la Saône, ce barrage a été supprimé et les écluses ne sont plus utilisées depuis. L'ancienne petite écluse ne

sert plus à rien ; la nouvelle, située dans une dérivation courte, sert encore de refuge pour les bateaux de travail locaux. Le chenal navigable se situe maintenant dans la partie de la rivière où se trouvait le barrage ; deux bouées marquent encore les extrémités de la base de l'ancien barrage. Après l'île de Verdun, à la confluence avec le Doubs, nous voyons que cet affluent se jette dans la Saône sur notre gauche, ajoutant immédiatement près d'un kilomètre/heure de vitesse au courant. Tant mieux, car nous pouvons en faire bon usage : il faudra la moitié de l'après-midi avant que nous puissions nous amarrer à Chalon pour la douane !

Encadré 13 : les cabines téléphoniques

Le premier voyage avec le « Noorderzon » a eu lieu juste avant que le téléphone portable soit introduit et qu'il soit devenu utilisable au niveau international, avec la technologie GSM. Avant, même le téléphone mobile « analogique » qui existait déjà, était inutile en France, car il n'était pas possible de faire des appels par le même réseau. C'est pourquoi les cabines téléphoniques étaient utilisées pour maintenir les contacts avec l'affréteur, le chargeur et les autorités. Des cabines étaient encore largement disponibles à cette époque, parfois même à une écluse ou près d'un quai.

Si nous avions eu un portable, la prise de rendez-vous avec la douane de Chalon n'aurait posé aucun problème et l'accomplissement des formalités n'aurait pas dû entraîner un retard d'un week-end entier.

Depuis le point kilométrique 153, nous voyons qu'il est important de faire attention au balisage ici : juste sous l'eau, il semble y avoir toutes sortes de digues, marqués de balises rouges et noires (ou vertes). Celui qui passe une telle balise du mauvais côté se plante inévitablement sur ces digues de pierres, ce qui entraînerait des dégâts considérables avec cette vitesse! Nous y naviguons donc attentivement et avec un œil sur la carte fluviale.

Juste avant Chalon, sur la rive droite, la dernière des liaisons nord-sud entre dans la Saône : le Canal du Centre, par lequel la navigation en provenance de la Seine joint la rivière. Autrefois, le débouché de ce canal se trouvait en plein centre de Chalon, mais le développement de l'industrie local a voulu la construction d'une nouvelle branche vers la Saône dans les années 1960, au nord de la ville. Cela rendait superflu le beau passage dans la ville (avec trois écluses et un port). Grâce à cette « amélioration » les camions traversent le centre-ville par la route construite sur le site de l'ancien canal !

Comme une nouvelle écluse remplace les trois anciennes, cette dernière écluse du Canal du Centre a une chute de plus de dix mètres. Au loin, la porte « à

guillotine » haute de l'écluse est visible quand nous passons l'embouchure du canal. Nous passons aussi devant l'une des rares grandes cales de chantier de cette région de France, la cale de Chalon-sur-Saône, où des bateaux les plus grands, jusqu'à quatre-vingts mètres de long, peuvent être mis à sec sur des rampes transversales.

Puis, à quatre heures, nous nous amarrons dans le port fluvial de Chalon, et je me dépêche de monter à quai pour me rendre à la cabine téléphonique la plus proche pour prévenir la douane que nous sommes prêts pour le dédouanement. Heureusement, je trouve un téléphone qui fonctionne à moins d'un kilomètre du quai, et il y a aussi un annuaire téléphonique local dans la cabine. Le numéro de la douane est rapidement trouvé et, à l'aide de ma carte téléphonique, j'appelle immédiatement :

« C'est le répondeur automatique des autorités douanières et fiscales de Chalon. Notre bureau est actuellement fermé. Vous pouvez nous joindre du lundi au jeudi de 9h à 12h et de 14h à 17h, le vendredi de 9h à 12h et de 14h à 16h. Merci beaucoup ! »

Encadré 14 : Les passages de frontières à l'époque et aujourd'hui

Après la création du « marché européen », toutes les formalités douanières pour le transport de marchandises ont été supprimées. Mais lors du premier voyage avec le « Noorderzon » toutes les marchandises qui franchissaient une frontière devaient encore être déclarées. Comme de nombreuses matières premières transportées par barge ont leur origine en dehors de l'UE et que toutes les questions douanières nécessaires sont réglées à l'arrivée au premier port maritime, les formalités aux frontières intérieures ont toutes disparu. Ainsi, dans le cas du « Noorderzon », cela aurait déjà permis de gagner plus de deux jours entiers...

La création de l'Union Européenne a donné une quantité incroyable de simplifications dans le transport international ! Avant l'Union, à chaque frontière (à l'exception des frontières du Benelux) le dédouanement de la cargaison était obligatoire, mais toutes sortes d'obligations administratives devaient également être remplies (déclaration des quantités de carburant en rapport avec les obligations de TVA, contrôle d'identité, contrôle de la voiture à bord, contrôle de contrebande et généralement aussi toutes sortes de contrôles des documents de bord : certificat de jaugeage, permis de navigation, papiers du véhicule, assurances, etc.)

99% de nos aventures à Givet et Chalon ne se produiraient plus, simplement parce qu'il n'y a plus de formalités douanières à remplir. Un bateau qui prend une cargaison à Rotterdam avec une destination française peut maintenant naviguer sans encombre jusqu'au port de déchargement ; tout au plus, un contrôle aléatoire du bateau, de la cargaison et de l'équipage peut avoir lieu, comparable aux contrôles de la circulation routière. Mais il n'y a plus de retard inutile aux postes frontières.

Putain de bordel de merde ! Il s'avère qu'ils ont fermé une heure plus tôt vendredi après-midi ! Je retourne à bord et je raconte la mauvaise nouvelle. Nous devons attendre jusqu'à lundi matin et espérer que quelqu'un sera disponible assez tôt. Grrr ! C'est ainsi que nous perdons ici les deux jours qu'on aurait dû passer à attendre le douanier à Givet...

Nous avons décidé d'en faire une vertu par nécessité : deux jours à Chalon, c'est aussi deux jours de congé, avec toutes les possibilités de faire un tour dans cette ville de taille moyenne, qui est après tout située au centre d'une vaste région viticole et qui, pour cette seule raison, devrait valoir le coup. Je suis également curieux de voir l'ancienne branche du Canal du Centre, avec ma passion pour tout ce qui est canal ou voie navigable, et je suis curieux de voir s'il reste encore des traces. Et comme toujours lorsque nous nous arrêtons quelque part, il ne faut pas non plus manquer une visite à l'un des grands supermarchés.

Je fais une longue promenade dans le centre et je cherche le bout de ce qui est maintenant une branche sans issue du canal, appelée « Canal du Centre, branche de Saint-Gobain », le nom de la verrerie qui était située le long du canal et qui se trouve maintenant sur ce cul de sac. À l'endroit où le canal se termine, on peut encore voir le paysage urbain où il s'est poursuivi, et je suis les rangées d'arbres et le tracé des rues en direction de la Saône. À ma grande surprise, je traverse bientôt la rue la plus fréquentée de Chalon, l'avenue du 8 mai 1945, où des camions et un grand nombre de voitures se fauillent dans la ville sur plusieurs voies. Parallèle à l'avenue du 8 mai 1945, il y a la rue Jean Moulin, et je soupçonne qu'avant 1960, les deux rues suivaient les deux rives du canal. Près du boulevard de la République, le tracé des rues montre encore clairement qu'il y avait autrefois un grand bassin portuaire, un « large », où les bateaux pouvaient s'amarrer et où le chargement et le déchargement devaient avoir lieu. En ligne droite, le canal se poursuit ensuite jusqu'au bord de la Saône, à l'endroit où le Pont Jean Richard traverse aujourd'hui la rivière. Quel horrible exemple de destruction du patrimoine ! Si le canal, les trois écluses et le bassin portuaire avaient été encore là aujourd'hui, Chalon aurait eu une attraction touristique de premier ordre, au lieu de l'artère routière pourrie et bruyante qu'elle a maintenant...

Après cette promenade et une visite au supermarché local (ou toutes les provisions ont été faites) nous faisons une pause le reste du week-end et nous mangeons au restaurant les deux soirs.

Lundi matin nous faisons une troisième essai de dédouanement de notre cargaison ; en supposant que le gouvernement français dispose d'une équipe de contrôle complète pour contrôler notre cargaison, nous nous présentons avec les documents de la cargaison à l'adresse de la douane. Le fonctionnaire en service jette un regard plutôt désintéressé sur les papiers et les examine avec insouciance. Sans échanger un seul mot avec nous, et même sans regarder où il s'agrippe, il prend un tampon dans le coin de son bureau et commence à tamponner toute la pile page par page. Comme il s'agit d'une vingtaine de pages,

il lui faut presque une minute entière pour y mettre tous ces timbres. Nous remarquons cependant qu'après la première page, aucune des pages suivantes n'est lue.

Lorsque la dernière page est tamponnée, la pile est poussée vers moi. Pas un mot n'est dit pendant la transaction, et le regard de l'homme reste continuellement fixé sur une toute autre pile de papier, avec laquelle il travaille depuis mon arrivée. Si rien d'autre ne suit, je demande poliment : « C'est tout ? » L'homme fait un signe de tête affirmatif. Afin d'exclure tout malentendu, je demande s'il pourrait y avoir encore un contrôle à bord, l'homme me regarde (enfin) mais maintenant avec un regard comme si je lui avais fait une proposition indécente !

« Pas cette fois », me dit-on brièvement, ce qui laisse entendre qu'il était tout à fait exceptionnel que le contrôle à bord ait été omis. Nous apprendrons plus tard que deux ou trois vrais contrôles de cargaison ont peut-être eu lieu au cours des dix dernières années.

Un peu gêné, je retourne à bord. Nous avons donc perdu deux jours parce que les douanes ont dû mettre un tampon sur vingt formulaires, ce qu'ils auraient fait aussi si l'un de nous deux avait pris le train pour passer au bureau un des jours ouvrables !

Lorsque nous partons de Chalon à neuf heures et demie ce lundi matin, c'est le tout dernier jour de navigation pour atteindre notre destination : au retour de la douane, j'ai appelé le destinataire des marchandises à Lyon depuis la cabine téléphonique, et à ma grande surprise, on m'a dit qu'on nous attendait déjà le samedi matin ! Il s'avère que le destinataire a pu suivre notre progression par téléphone aux postes de contrôle que nous avons passés, et qu'on se s'est pas rendu compte que nous serions obligés de rester à Chalon à cause des douanes. En tout cas, j'ai immédiatement promis que nous ferions tout notre possible pour arriver à Lyon lundi soir, et que sinon nous pourrions faire le dernier bout très tôt le mardi, de sorte qu'on pourrait dire que sûr et certain nous pourrions être déchargés mardi-matin.

De Chalon, par les longs biefs de la Grande Saône (entre les écluses d'Écuellen, d'Ormes, de Dracé et de Couzon, il y a plus de 50 kilomètres de fleuve), nous naviguons par l'écluse d'Ormes, la ville de Tournus, la ville de Mâcon, l'écluse de Dracé, la ville de Villefranche et l'écluse de Couzon jusqu'à la ville qui est notre destination finale : Lyon. Sans interruption et à une vitesse de croisière constante de 12 à 13 kilomètres à l'heure, cette dernière journée se déroule sans autre problème ou particularité, et il est déjà neuf heures du soir quand on voit les premières façades de Lyon, couleur terre cuite, se dresser sur les berges. Par le beau passage à travers la ville, que la Saône traverse avec quelques grands virages, nous atteignons, vers dix heures, les trois ponts qui sont très familiers aux usagers de la route comme ceux de la voie d'eau : le pont Kitchener, puis le pont de l'autoroute A-6, juste après le tunnel de Fourvière, et juste à côté le

pont ferroviaire. Ce sont les trois derniers ponts de notre voyage de 1200 kilomètres. Juste derrière le pont ferroviaire sur la rive gauche de la Saône, commence le long quai de Port Rambaud, où la grue de déchargement (selon l'appel de ce matin nous devons nous présenter sous « la grue n° 4 ») est déjà prête.

Comme cet endroit se trouve à moins de deux kilomètres du confluent de la Saône et du Rhône, et comme nous ne savons pas si et quand notre prochain voyage nous mènera aussi loin au sud à nouveau, nous décidons de prendre une demi-heure de plus pour continuer jusqu'à ce que nous arrivions dans le Rhône, pour faire demi-tour tout de suite et remonter les deux derniers kilomètres. Voir le Rhône avant de nous amarrer commodément et en toute sécurité. Alors c'est ce qu'on fait : au crépuscule on dirige le « Noorderzon » par les deux ponts de la Mulatière et quelques minutes plus tard, on passe le confluent du Rhône qui coule un peu plus vite que la Saône. Là nous mettons le gouvernail en travers et nous virons dans le premier kilomètre afin de revenir par les deux mêmes ponts. Nous longeons le long quai vide jusqu'à ce qu'on arrive de nouveau sous « notre » grue. C'est là que le « Noorderzon » est amarré. Alors nous pouvons dire que nous avons « accompli notre premier voyage ». Ce soir-là, une bouteille de vin est ouverte et, tout en dégustant un bon verre, nous discutons du déroulement des événements des prochains jours : après le déchargement, demain, je nettoierai le bateau et je le rendrai « prêt à charger », puis je m'inscrirai immédiatement au bureau d'affrètement ici à Lyon, qui se trouve à peine à 500 mètres de notre lieu de déchargement. Peter prendra la voiture et se rendra à Amsterdam pour régler des affaires urgentes, le plus rapidement possible. Comme il y a généralement un délai d'attente de plusieurs jours, parfois même de quelques semaines, avant de pouvoir reprendre un voyage, cela semble être le moment idéal pour cet aller-retour aux Pays-Bas.

Déchargé – nettoyé – chargé...

Mardi matin, il fait beau, sans nuages, ce qui nous permet de commencer tôt à ouvrir la cale du « Noorderzon ». Après avoir hissé la voiture, qui était encore sur les écoutilles, à terre à l'aide de la grue de la voiture, nous sommes prêts pour le travail proprement dit. Comme l'expérience de Rotterdam est encore (trop) dans nos mémoires, nous prenons notre temps ici et, en outre, nous marquons soigneusement quelle écoutille et quelle gotte nous empilons. Nous faisons ceci très précisément dans l'ordre dans lequel nous les avons enlevées de leur place, afin que plus tard, après le déchargement, nous ne nous retrouverons pas dans le même pétrin qu'à Rotterdam après le chargement. Après une bonne heure de travail, les écoutilles et les gottes de la dernière cale sont soigneusement placés sur leur « tabernacle » et toutes les piles d'écoutilles et de gottes sont fixées à l'aide des supports en fer appropriés. Enfin, nous utilisons un long crochet pour faire glisser les quatre sommiers vers le côté bâbord du bateau (où elles risquent le moins de gêner lorsqu'elles sont repliées et suspendues à l'extérieur contre le « denbord ») alors les quatre cales sont maintenant libres pour y descendre la benne de largage. À sept heures, la première benne s'enfonce dans la cale et prend la première bouchée de notre vermiculite scintillante et étincelante.

Encadré 15 : La voiture à bord

L'une des plus grandes différences entre les bateaux professionnels et les bateaux de plaisance est probablement la voiture à bord, qui est indispensable sur la plupart des bateaux professionnels de nos jours. Toute personne voyageant sur un yacht de plaisance dispose tout au plus d'une bicyclette pour les courses et les excursions. Mais sur une péniche, la voiture peut être déposée à terre pour les déplacements. On utilise la grue de voiture. Il fut un temps où les voitures étaient également conduites à bord à l'aide de planches, mais cela provoquait tellement d'accidents qu'à la fin, tout le monde faisait installer une grue.

Le dépôt à terre et le retour à bord causent encore quelques tracas, de sorte que cela ne se fait généralement pas pour un court trajet en voiture, mais les allers-retours à la maison (aux Pays-Bas, donc) sont fait par presque tout le monde dans la navigation fluviale. On a des obligations familiales ou on va chercher les enfants à l'internat de la batellerie ou on a un rendez-vous avec son médecin traitant. En bref, une voiture est tout aussi évidente pour les bateliers que pour tout autre citoyen.

En termes de taille, cette benne ne représente même pas un quart de l'énorme benne qui avait jeté la cargaison dans le bateau à Rotterdam : la prise géante là-bas n'aurait probablement pas pu descendre dans la cale. Le petit machin ici est l'autre extrême : avec des morsures de quelques centaines de kilos, il faut beaucoup de temps avant qu'il y ait le moindre signe de diminution du tonnage dans la cale. De plus, beaucoup de vermiculite se répand entre les deux

mâchoires de la benne, et cette substance souffle dans toutes les directions lorsque la benne est tirée pour remplir l'un des deux camions prêts à partir. En moins d'une heure tout le bateau est couvert d'une couche de paillettes chatoyantes d'avant en arrière ! Apparemment, les gens ici ne s'inquiètent pas du déversement de cargaison dans l'environnement, car personne ne regarde la couche scintillante qui se forme autour du bateau sur l'eau ; heureusement, la substance coule relativement rapidement.

Dans le calme et la tranquillité, sans trop de stress, la benne saisit petit à petit tout le contenu de notre cale, et chaque fois qu'un camion est plein, il s'en va et le second prend sa place. Bien que cela prenne beaucoup plus de temps que prévu, l'opérateur de la grue parvient à vider toute la cale avant la fin de l'après-midi avec cette « danse des voitures », à l'exception d'une fine couche de poussière de vermiculite renversée ou soufflée. Après qu'un minuscule « lynx » ait été descendu dans la cale avec la même grue, un deuxième homme met la plupart des restes de cargaison en tas, et avec une douzaine de prises, ces derniers sont également largués dans les camions un par un. Il s'avère que nous sommes autorisés à faire le dernier travail de balai nous-mêmes, car peu avant la fin des heures ouvrables, le lynx est levé hors de la cale. Enfin, le grutier apporte les documents de déchargement signés, et c'est tout ! Pas de vérification, pas de mesure, pas de prise des échelles, pas de calibrage ou d'autres moyens pour déterminer si nous avons effectivement livré 253 tonnes ; apparemment on trouve ça inutile ici !

Maintenant, beaucoup plus détendus qu'à Rotterdam, nous remettons en place les sommiers et les gottes et nous remettons les écoutilles une par une dans le bon ordre. Quand nous fermons la dernière écoutille, il n'est même pas sept heures du soir. Avec l'aide du tuyau de nettoyage, nous pulvérisons la plupart de la vermiculite déversée par-dessus bord, en partant du principe que tant de choses ont déjà été déversées lors du déchargement que les cinq kilos que nous pulvérisons encore ne feront pas grande différence non plus. Avant même l'heure habituelle du dîner, toutes les activités sont terminées et nous pouvons démarrer le « Noorderzon », désormais vide, et l'amarrer à nouveau un kilomètre plus en amont, sur le quai où se trouve le bureau d'affrètement de Lyon. Ensuite, il reste juste assez de temps pour chercher la voiture, qui est encore au quai de déchargement, et la mettre à côté du bateau, afin que Peter puisse commencer le long voyage vers les Pays-Bas à l'aube.

Le lendemain matin à six heures, Peter est déjà en route : sorti de l'agglomération avant les bouchons et après dix heures de route il sera à Amsterdam ce soir, où je l'appellerai. Entre-temps, je récupère les papiers que nous avons recueillis lors de notre premier voyage et, avec le « certificat de jaugeage » (on peut dire : le certificat d'immatriculation du bateau) et la déclaration de déchargement, j'entre dans le bureau à neuf heures. Une dame sympathique et très ronde semble être la responsable et elle prend mes papiers. Après que je lui ai expliqué que c'est tout à fait nouveau pour nous, elle

m'explique patiemment ce qui va passer. D'abord nous sommes ajoutés à la liste des bateaux vides, avec le nom du bateau (imprononçable pour des Français), et l'heure exact de la vidange. Puis, pendant les sessions du bureau, les lundis, mercredis et vendredis, les transports signalés sont décrits sur un grand tableau noir. Ensuite les bateaux signalés vides sont appelés par ordre de vidange, comme cela s'est passé au bureau de Rotterdam. Toutefois, il existe un certain nombre de petites différences entre les règles françaises et néerlandaises. La différence la plus importante est qu'en France, les voyages nationaux (c'est-à-dire les voyages où le lieu de chargement et le lieu de déchargement se trouvent tous deux en France) sont réservés aux bateaux français, sauf si aucun bateau français n'est intéressé, auquel cas le responsable du bureau peut décider que les bateaux non français peuvent également opter pour ces voyages.

Personne ici ne semble s'inquiéter de la contradiction avec les règles européennes déjà en vigueur en matière de cabotage, et à notre surprise, même les mariniers étrangers ont jusqu'à présent toujours accepté que de nombreux voyages potentiellement intéressants pour eux soient interdits. Un Néerlandais ou un Belge qui pourrait faire un voyage de Lyon à Valenciennes, Dunkerque ou Lille, par exemple, couvre déjà 90% de son retour avec un tel voyage. Quoi qu'il en soit, je décide qu'il n'y a pas beaucoup d'intérêt à protester lors de notre toute première visite à ce bureau, alors je m'inscris et je retourne à bord pour balayer et nettoyer la cale à fond, afin qu'au moins le « Noorderzon » soit prêt à charger tout voyage qui se présente. Je finis à nettoyer le bateau avant la fin de l'après-midi et en début de soirée je descends du bateau et je me rends à la cabine téléphonique pour appeler Amsterdam, où Peter est arrivé sain et sauf, même si le trajet a été dix fois plus fatigant qu'il ne l'avait prévu. « Heureusement, j'ai maintenant du temps pour me reposer », dit-il au téléphone.

Le mercredi matin, le bureau d'affrètement était très peuplé : une cinquantaine de bateaux semblaient être enregistrés ici, et en plus de cela, la directrice - la dame au buste ronde qui m'a enregistré la veille - est restée en contact avec ses collègues de Saint-Jean-de-Losne, afin de pouvoir proposer aux bateaux enregistrés ici (et vice versa) des voyages qui « restent » là-bas (c'est-à-dire pour lesquels il n'y a pas de bateaux ou pour lesquels il n'y a pas d'intérêt). J'absorbe tout soigneusement, même si je ne suppose pas que nous « serons affrétés » si tôt ; le temps d'attente moyen ici est compté en semaines plutôt qu'en jours, et étant donné le nombre de bateaux qui ont déjà vidé avant le « Noorderzon », nous avons encore un peu de temps. Je rencontre deux autres mariniers néerlandais, qui attendent également à Lyon ou dans les alentours : le « Mazzel » est piloté par un très jeune couple de Rotterdam, et le « Mirage » par un couple encore plus jeune, qui ont navigué avec un gros bateau, mais qui l'ont échangé pour un « trente-huit mètres ». Tous deux attendent depuis quelques semaines de pouvoir prendre un voyage aux Pays-Bas ou en Belgique.

Au début de l'appel, il n'y a en fait que des voyages nationaux au tableau : quatre voyages de Véreux - près de Gray - à Beinheim (qui se trouve encore juste en France, sur le Rhin) - et quatre voyages en Méditerranée, jusqu'au port maritime de Sète. Comme ce sont tous des voyages réservés aux marinières français, je discute un peu avec les collègues néerlandais, lorsque la dame ronde nous parle soudain au micro. Elle explique que pour les quatre voyages vers Sète, il n'y a apparemment aucun intérêt de la part des marinières français, et comme il s'agit d'un transport urgent, c'est permis pour les bateaux non français, à titre exceptionnel. Alors, est-ce que nous sommes intéressés ?

Si peu de temps après le déchargement, nous pourrions reprendre la route, ce qui est presque trop beau pour être vrai. Et jusqu'à Sète (dire qu'avant-hier nous avons rendu visite au Rhône parce que nous ne savions pas quand nous en aurions à nouveau l'occasion !). Tout comme les autres marinières néerlandais, je décide de faire le voyage, si j'y ai droit, et il s'avère que c'est le cas ! Moins de 48 heures après le déchargement, j'ai les papiers à bord pour aller charger juste à la sortie de Lyon, en face de l'écluse de Couzon, puis descendre le Rhône et naviguer jusqu'à Sète. Il me faut juste expliquer à Peter par téléphone qu'il a « un peu moins de temps » à Amsterdam que prévu...

Je conviens avec les autres marinières néerlandais, qu'ils peuvent me donner un coup de main si Peter ne pouvait pas être de retour à temps pour le chargement. Comme cela lui donne un peu de répit pour le voyage de retour, je navigue avec les deux autres bateaux jusqu'au lieu de chargement, un grand hangar pour le stockage de produits céréaliers. La rumeur veut que l'énorme quantité de maïs disponible soit restée trop longtemps sur le marché européen et ait donc été « donnée » à un programme d'aide alimentaire pour les pays du tiers monde. Nous ne savons pas si l'histoire est vraie, mais si elle l'est, c'est un bel exemple de l'altruisme plutôt relatif des pays riches....

Les quatre bateaux (le « Mazzel », le « Mirage », un bateau belge et le « Noorderzon ») seront chargés le jeudi, et ils devront être déchargés le mardi suivant à Sète, directement des quatre péniches dans un navire de mer (comme les marinières de bateaux de navigation fluviale appellent habituellement un bateau de mer). Bien que le temps de voyage me semble extrêmement court, les trois autres marinières me jurent que c'est facile, parce que la vitesse moyenne sur le Rhône (en raison de la grande vitesse du courant) est d'environ quatre, cinq kilomètres plus élevée par rapport à la vitesse de croisière normale. Ainsi, à la fin de mercredi, les quatre bateaux à charger sont fraternellement accostés côte à côte contre le quai de la rive droite de la Saône, à quelques centaines de mètres au-dessus du barrage de Couzon.

Lorsque j'ai Peter au téléphone ce soir-là, sa première réaction au voyage déjà accepté immédiatement est une forte malédiction, car cela l'oblige à remonter dans la voiture le lendemain matin et à parcourir 1200 kilomètres à nouveau ; mais une fois qu'il est habitué à l'idée, il est content, tout comme moi, que nous ayons été à nouveau affrétés si rapidement, et de plus la perspective de naviguer

jusqu'à la Méditerranée l'attire également. Il quittera donc Amsterdam tôt le lendemain matin.

Le « Noorderzon » est le troisième bateau à charger, le jour suivant. Comme le chargement se fait ici avec un lynx, équipé d'une petite benne, c'est une aventure très différente de notre première fois dans le port de Rotterdam : entre les petits trajets du lynx, qui ramasse le maïs au fond du hangar et l'amène ensuite au bord de l'eau, on a, en tant que marinier, suffisamment de temps pour vérifier si le bateau est toujours bien droit, si une trop grande quantité de cargaison est jetée quelque part qui nécessite de restaurer l'équilibre et si le tonnage convenu n'est pas dépassé - bien que cela n'ait pas tant d'importance dans ce voyage, parce que le Rhône a un tirant d'eau beaucoup plus important que les canaux et parce que même le canal du Rhône à Sète convient à des bateaux plus grands. On peut charger à 2,20 mètres de tirant d'eau, largement plus que nos 250 tonnes. Toutefois, les 1 000 tonnes figurant sur les documents d'affrètement sont réparties de manière égale entre les quatre bateaux, de sorte que chacun peut toujours charger le même tonnage que pour un voyage sur des voies navigables plus petites.

Lorsque vers seize heures le « Noorderzon » est chargé, les deux « voisins » m'aident à fermer les écoutilles, ce qui donne beaucoup de soupirs et de plaintes car eux, ils ont des écoutilles en aluminium beaucoup plus modernes et plus légères sur leurs bateaux. Le capot en bois du « Noorderzon » donne au moins deux fois plus de travail. Mais à six mains, ça va relativement vite, et avant même que le « Mazzel », le dernier bateau, n'ait fini de charger, le « Noorderzon » est fermé, de sorte que je peux à mon tour les aider à fermer.

Nous avons souvent entendu le nom « voisin », au bureau d'affrètement de Rotterdam comme pendant le voyage. C'est ainsi que la plupart des mariniers appellent tous leurs collègues ! Bien entendu, cela se justifie dans le sens où les bateaux sont souvent amarrés les uns à côté des autres et parfois pour des périodes plus longues (par exemple, lorsqu'ils attendent une cargaison ou aux points de déchargement quand ce n'est pas encore leur tour de décharger). Mais le terme donne parfois lieu à des conversations hilarantes : lorsque cinq ou six mariniers se parlent, c'est « voisin » ici et « voisin » là. On peut même entendre des phrases comme : « Je ne connaissais pas encore ce voisin ». Au cours du voyage, le terme « voisin » sert parfois de mot standard pour un collègue, comme par la radio : « Voisin, si tu veux passer devant, tu dois le dire, tu sais ? ».

Vers sept heures du soir toute l'opération de chargement est terminée et le « Mazzel » et le « Noorderzon » suivent le « Mirage » et le Belge, qui sont rentrés à Lyon plus tôt dans la journée. Bien que les trois autres bateaux continuent, je mets le « Noorderzon » à quai au bureau d'affrètement, car c'est là que Peter retournera. A neuf heures du soir, je le vois arriver avec notre voiture au quai ! Fait accompli !

Si bleue, si bleue...

Vendredi matin, tôt le matin, nous hissons la voiture à bord, maintenant avec plus de 2500 kilomètres de plus au compteur qu'après sa mise à terre. Déjà vers six heures nous sommes en route en direction du Rhône. Lorsque, nous repassons sous les derniers ponts de la Saône un quart d'heure plus tard, nous nous souvenons qu'il y a cinq jours seulement, nous avons navigué sous ces ponts, notamment pour pouvoir dire que le « Noorderzon » avait été sur le Rhône ; aujourd'hui nous le faisons « pour de vrai ». En ajoutant la vitesse actuelle du fleuve cristallin à notre propre vitesse de croisière, nous nous dirigeons rapidement vers la première des dix écluses du Rhône : l'écluse de Pierre Bénite.

Cette eau claire du Rhône est frappante : au confluent du Rhône et de la Saône, les deux cours d'eau de couleurs très différentes se rejoignent, mais sur plusieurs centaines de mètres les masses d'eau restent séparées, à tribord l'eau brunâtre, souvent turbide, de la Saône, qui contient beaucoup de sable et de vase, et à bâbord l'eau bleue claire du Rhône, qui transporte beaucoup de chaux. Ce n'est que juste avant l'écluse de Pierre-Bénite que les deux courants se mélangent. Il n'est donc pas nécessaire d'aller jusqu'à la mer pour voir l'eau dont le chanteur néerlandais Toon Hermans a parlé dans « *Méditerranée, si bleue, si bleue* » : on peut déjà voir l'eau bleue ici !

Lorsque nous entrons dans la première écluse, les bollards « automatiques » sont les premiers que nous voyons, dans les murs de l'écluse. Il s'agit de bollards montés sur de grands flotteurs qui peuvent se déplacer de haut en bas le long de tubes de guidage pendant la vidange de l'écluse. Grâce à ces bollards, il n'est plus nécessaire de déplacer les cordes constamment lors de l'éclusage ; le bollard descend simplement avec le bateau. Pratique, surtout si l'on considère les énormes différences de hauteur des écluses du Rhône. A l'écluse de Pierre-Bénite, la chute est déjà de onze mètres, mais plus loin, elle sera de vingt-trois mètres !

En descendant dans l'écluse, un son étrange et quelque peu inquiétant se fait entendre à travers le sas : un gémissement lamentable, semble-t-il, en rafales et à différents volumes, à travers l'espace en béton de l'écluse. En écoutant dehors, il s'avère que ce sont les bollards flottants, qui glissent le long de leurs guidages, qui émettent ce son typique. Il rappelle le son des baleines ou des dauphins dans les films sur la nature. Idéal pour un quiz avec la question « qui reconnaît ce son ? » : un marinier pourrait le deviner immédiatement.

Lorsque nous sommes onze mètres plus bas, une énorme porte en acier coulisse sur le côté à l'avant du sas pour dégager l'ouverture vers le bief à l'aval du barrage de Pierre-Bénite. Cette porte inférieure se trouve sous une superstructure en béton, de sorte que l'écluse ressemble à un canal sans issue pour ceux qui entrent par le côté amont, parce que la porte inférieure n'est visible qu'au tout dernier moment. En sortant du sas, nous voyons derrière nous

à quel point ce barrage est haut et imposant : les bâtiments des turbines et les installations qui permettent le décharge de l'excès d'eau en temps de crue, se lèvent hautes au-dessus du « Noorderzon » !

Dès que nous sortons de l'écluse, nous ressentons l'effet du courant extrêmement fort, qui n'est pas (comme c'est généralement le cas) dirigé vers le bras de barrage, mais plutôt vers le bras de l'écluse. Comme les turbines hydroélectriques sont situées juste à côté de l'écluse, la majeure partie de l'eau de la rivière est guidée le long de celle-ci pour un rendement maximal. Malheureusement pour le transport fluvial, cela signifie également qu'il faut travailler dur à contre-courant pour remonter. Lorsque le débit du fleuve est plus important, il est parfois même carrément impossible de remonter le courant : si la vitesse du courant dépasse la vitesse de croisière maximale du bateau, celui-ci s'arrête.

Vers l'aval, bien sûr, la vitesse du courant aide : on peut simplement ajouter la vitesse de l'eau à la vitesse normale du bateau, et dans le cas du « Noorderzon », on mesure rapidement une vitesse de 15 à 16 kilomètres par heure, contre 11 à 12 normalement. Nous avons l'impression de « voler » à travers le canal de dérivation, qui est long de plus de dix kilomètres ici. Si les progrès réalisés pendant le reste du voyage sont tout aussi spectaculaires, nous atteindrons effectivement notre destination bien à temps.

Lorsque nous quittons la dérivation de l'écluse dix kilomètres plus loin et que nous retournons sur la rivière, nous sentons que la vitesse diminue légèrement, mais pas beaucoup. De plus, la rivière est inhabituellement large ici, bien que selon la carte fluviale, cela ne signifie pas que l'on puisse naviguer partout : il y a toutes sortes d'obstacles sous-marins. Après l'élévation du niveau de l'eau lors de la construction des centrales électriques et des barrages, ces obstacles sont submergés, parfois ne se cachant que juste sous la surface de l'eau. C'est pourquoi, malgré la largeur et la profondeur de la rivière, il est important de rester dans le chenal balisé.

Avec une vitesse agréable nous traversons le fleuve et nous passons Givors et Chasse et les ponts qui s'y trouvent, le port de Loire et le large où la célèbre autoroute A-7 est juste à côté et où l'un des derniers bateaux-fioul se trouve sur le Rhône, et après une heure et demie, Vienne, la première ville au sud de Lyon. Enfin, lorsque nous entrons dans l'avant-port de l'écluse de Vaugris, qui se trouve à 30 kilomètres en dessous de Pierre-Bénite, il n'est même pas deux heures plus tard, ce qui nous permet de calculer que même la vitesse moyenne est bien supérieure à 15 kilomètres à l'heure. Lorsqu'il s'avère que l'écluse de Vaugris nous attend et que les portes supérieures sont fermées juste derrière nous, nous savons que nous avançons bien.

Les écluses de Sablons, Gervans et Bourg-lès-Valence sont à plus de soixante-dix kilomètres en dessous de Vaugris au total, mais en raison de l'augmentation de la vitesse, nous avons quitté la dernière écluse juste après six heures. Nous

passons la ville de Valence (avec toujours beaucoup de voitures sur l'autoroute A-7 sur la rive gauche) et nous constatons que le quai d'amarrage disponible à cet endroit, qui est littéralement juste à côté de l'autoroute, n'est pas bon pour une bonne nuit de sommeil. Mais juste après Valence, la question de savoir où nous allons nous amarrer pour la nuit est automatiquement résolue. Ici, nous trouvons les quais de Portes-lès-Valence, une banlieue industrielle de Valence, où de temps en temps, un véritable caboteur semble décharger, en venant depuis Marseille. Sur ces quais, nous voyons deux péniches amarrées à côté de ce qui semble être la fumée d'un barbecue, et lorsque nous regardons par les jumelles, nous voyons que c'est le « Mirage » et le « Mazzel ». Un quart d'heure plus tard, nous amarrons devant eux et nous sommes aussitôt invités à les rejoindre pour le dîner !

Il est étrange de constater que ce n'est pas seulement par le nom de « voisin » que les péniches s'approchent souvent les unes des autres comme des voisins : la façon de manger ensemble sans autre base que la coïncidence d'un même point d'amarrage, montre aussi l'amitié entre collègues. Ça se compare en effet avec les habitants d'un quartier ouvrier, qui, par beau temps, font un barbecue et mangent ensemble avec deux ou trois familles. De toute façon, nous contribuons à l'approvisionnement en saucisses et en bouteilles de vin et nous nous asseyons pour passer un bon moment.

Peter et moi remarquons que les femmes semblent voir à travers les hommes : lorsque le marinier du « Mirage », Evert, sort un vélo de course, afin de courir un peu, nous remarquons comment Marleen, la petite amie d'Evert, nous regarde constamment avec un mystérieux sourire. Lorsqu'un peu plus tard, Evert réapparaît en lycra de cycliste et que Marleen voit nos yeux presque sortir de nos têtes, elle ne peut plus se retenir de rire : « Oui, quel beau-mec, hein, mon étalon ! », semble-t-elle vouloir dire, et nous ne pouvons pas nier qu'Evert dans sa tenue de sportif n'est pas pire que notre éclusier remplaçant, que nous avons tant apprécié aux écluses des Koeurs et de Ham sur la Meuse ! Mais apparemment, Evert est habitué à être surveillé non seulement par les femmes, mais aussi par les hommes ; il ne semble pas être dérangé.

Après une soirée agréable tout le monde se couche de bonne heure car demain on devra se lever tôt. En effet, comme nous sommes amarrés à côté des autres, nous avons largué les amarres le lendemain matin vers cinq heures pour nous rendre à l'écluse de Beauchastel. Nous sommes descendus tous les trois, plus de quatorze mètres, et une heure plus tard, dans l'écluse du Logis-Neuf, de quatorze mètres encore. Dans l'écluse suivante, celle de Châteauneuf, on descend même de seize mètres. Nous atteignons ensuite un court bief de rivière très large, où l'impressionnante falaise du « Défilé de Donzère » domine la rive gauche. Cette falaise marque la partie la plus étroite de la vallée du Rhône. Un peu plus loin, nous arrivons aux immenses portes de garde de Donzère : trois gigantesques portes de crue, qui dominent l'entrée de la dérivation de Bollène les unes à côté des autres et qui protègent les terres le long de ce canal. Lorsque les

portes sont fermées, l'eau est détournée de la rivière par l'ancien lit, le long de Bourg-Saint-Andéol et de Pont-Saint-Esprit. À notre arrivée, les trois portes relevables de la vanne sont grandes ouvertes, et nous entrons dans le canal de dérivation qui, après deux premiers virages, mesure près de douze kilomètres de long, des kilomètres en ligne droite jusqu'à la centrale hydroélectrique de Bollène.

Encadré 16 : L'écluse catastrophe de Bollène

Le 2 février 1998, un terrible accident s'est produit à l'écluse de Bollène, au cours duquel un membre de l'équipage du bateau a été tué. Alors qu'un bateau, l'« Arlate », venait d'entrer par le bas, la porte supérieure s'est soudainement ouverte 23 mètres plus haut, de sorte qu'un déluge d'eau a provoqué le naufrage du bateau qui a rebondi plusieurs fois dans tout le sas. La femme du capitaine a été projetée par-dessus bord et n'a pas survécu, le capitaine a été gravement blessé aux deux jambes. La manière dont la porte supérieure de l'écluse a pu s'ouvrir soudainement n'a jamais vraiment été clarifiée : la question de savoir si une erreur du système ou une action humaine en était la cause est encore un mystère à ce jour. À l'époque, une histoire circulait dans les cercles de mariners selon laquelle l'éclusier, qui, comme souvent, était au téléphone pendant qu'il opérait l'écluse, aurait accidentellement appuyé sur un bouton d'urgence en cas de crue, ce qui aurait rendu tous les systèmes de sécurité de l'écluse inopérants en permettant l'ouverture de la porte. Quoi qu'il en soit, depuis lors, beaucoup ont regardé la porte haute avec une certaine nervosité en passant dans cette écluse...

Peu avant l'écluse, nous passons devant les énormes tours de refroidissement de la centrale nucléaire du Tricastin, sur la rive droite. Elle n'est pas aussi connue que l'autre centrale électrique, de Cruas, un peu plus au nord, où une peinture controversée d'un enfant qui joue a été peinte sur l'une des tours. Ce dessin est clairement visible depuis l'autoroute A-7. Tous les touristes de passage voient donc ce tableau, qui semble suggérer que les enfants n'ont aucun risque s'ils jouent à côté d'une centrale nucléaire. Le fait que l'opinion commune soit peut-être un peu moins favorable à l'énergie nucléaire n'a apparemment pas dû gêner les réalisateurs du tableau. Au fait, la centrale électrique du Tricastin n'est pas moins impressionnante.

Un peu plus tard, lorsque nous entrons dans l'écluse de Bollène à trois et que nous sommes amarrés aux bollards flottants, la porte supérieure de l'écluse se ferme peu après notre entrée : c'est une énorme double porte : une porte courbée en forme de segment de tube gigantesque, qui s'élève du seuil de l'écluse jusqu'au niveau de l'eau pour être maintenue en place par une énorme série de cylindres à pression, et avant cela deux portes d'écluse « normales » qui

se ferment hydrauliquement de la manière habituelle. La descente qui s'ensuit est assez étrange : de plus en plus profondément, les bateaux s'enfoncent dans le sarcophage en béton, et de plus en plus haut, les murs humides perpendiculaires à côté des bateaux s'élèvent, jusqu'à ce que nous arrivions finalement plus de vingt-trois mètres plus bas à la hauteur de la porte inférieure également semi-circulaire, qui est finalement levée pour nous permettre de passer, mais seulement lorsque le niveau de l'eau dans le sas est exactement le même qu'en dessous de l'écluse. Si l'on regarde en arrière, au moment du départ, on peut voir les dimensions vraiment impressionnantes de ces structures.

Heureusement, le « Mirage », le « Mazzel » et le « Noorderzon » sont seulement mouillés par quelques gouttes qui sont tombées de la porte mais autrement ils sont restés secs. Alors on arrive sain et sauf dans le bief en aval où le canal droit continue pendant des kilomètres jusqu'à ce qu'il rejoigne finalement le Rhône au kilomètre 201 du fleuve.

Le village de Saint-Étienne-des-Sorts se trouve juste en dessous du confluent de la dérivation et de la rivière. C'est un petit village provençal, où il n'y a pas grand-chose à faire, mais le « Mazzel » et le « Mirage » veulent y amarrer. Si nous continuons à poser des questions, nous entendons un de ces motifs qui rendent parfois les mariniers si inimitables : il n'y a jamais assez de raisons pour s'arrêter quelque part (parce que l'endroit est beau ou le paysage est agréable ou tout simplement parce qu'on n'a plus envie de continuer), mais pour certaines choses rien de peut empêcher qu'ils amarrent. Dans le cas de Saint-Étienne-des-Sorts : c'est la CAVE ! Il semble qu'il existe un petit magasin de vin, où l'on peut stocker d'excellents vins à des prix avantageux dans de grands emballages (5 litres, 10 litres et même 20 litres). Le nom et la renommée de la cave se sont répandus de bouche à oreille dans la navigation fluviale, alors chaque marinier qui aime un verre de vin (et ils sont nombreux) s'arrête ici pour refaire le plein.

Pour l'instant, nous disons donc au revoir au « Mazzel » et au « Mirage » et continuons vers le sud, par l'écluse de Caderousse et sous les ponts de l'autoroute A-9, qui traverse le Rhône en direction de l'Espagne, et un peu plus tard également par l'écluse d'Avignon, où d'imposants châteaux s'élèvent des deux côtés du fleuve. Avignon est un lieu d'amarrage apprécié des professionnels et des plaisanciers, car la ville est très animée et il existe de bonnes possibilités d'amarrage pour les grands et les petits bateaux, au Quai de la Ligne. On y passe le célèbre « Pont d'Avignon », le pont qui ne traverse pas tout à fait la rivière et qui figure dans la chanson « Sur le pont d'Avignon, on y danse, on y danse... ».

Mais en Avignon, nous n'avons rien à faire, alors nous continuons notre voyage à travers les viaducs ferroviaires de La Courtine, où le Rhône est large de plusieurs kilomètres. Le fleuve a déjà reçu les eaux de l'Isère à Valence, celles de la Drôme au Pouzin, celles de l'Ardèche à Pont-Saint-Esprit, et ici à Avignon il reçoit les eaux de la Durance, de sorte que le fleuve a presque atteint son débit

maximal. Seul le Gard ou Gardon rejoindra le cours principal à la prochaine écluse, puis la rivière se divisera à nouveau en quelques branches. L'écluse à la jonction avec le Gard, Vallabrègues, est située juste au nord de Beaucaire et est la toute dernière écluse du Rhône. En aval de l'écluse, le fleuve s'écoule librement jusqu'à la sortie en Méditerranée à Port-Saint-Louis, bien qu'il soit nécessaire de passer par une écluse pour entrer dans l'un des ports : écluse de Barcarin pour ceux qui souhaitent se rendre dans les grands ports maritimes industriels de Fos-sur-Mer, ou écluse de Port-Saint-Louis pour ceux qui souhaitent visiter le petit port maritime et la marina de Port-Saint-Louis. Pour nous cette dernière partie du fleuve est hors parcours : juste en dessous de Beaucaire, nous tournons à droite dans le « Petit Rhône », une branche le long de laquelle toute la navigation passe désormais vers Sète pour atteindre le Canal du Rhône à Sète.

Autrefois, ce canal bifurquait du Rhône à Beaucaire. Son écluse est encore visible lorsque vous regardez par-dessus les barrages de pierre du « bras sauvage » du fleuve. Cette écluse amenait les bateaux au port de Beaucaire. Ce port est toujours en service mais le lien avec le Rhône a été coupé. Le port de Beaucaire ne peut être approché que depuis la direction de Sète. Cette ancienne partie du canal du Rhône à Sète est aujourd'hui un cul-de-sac à Beaucaire. Elle a été laissée de côté lors de la mise à grand gabarit de la voie navigable, bien que la partie en cul-de-sac soit devenue un poste d'amarrage populaire pour les bateaux de plaisance qui aiment passer l'hiver dans le Midi.

Le « pourquoi » de la fermeture de l'écluse qui donnait accès au Rhône reste un mystère : bien qu'un barrage fixe bloque les eaux du bras droit du Rhône, on ne sait pas pourquoi ce barrage est devenu nécessaire lors de la canalisation du fleuve. Après tout, cette section du fleuve a toujours été à courant libre ? On pourrait donc penser que le niveau de l'eau n'aurait pas tant changé, sauf si les travaux de dragage ont fait baisser toute la rivière.

En tout cas, pour la navigation fluviale d'aujourd'hui, et donc aussi pour nous, la liaison avec Sète passe désormais par le Petit Rhône, un ancien bras du fleuve qui a été approfondi au moyen de digues de guidage et de dragages. Près de la ville de Saint-Gilles, une nouvelle liaison avec une grande écluse a été construite pour faire le lien avec l'ancien tracé du canal de Beaucaire à Sète ; le bief du canal entre cette nouvelle liaison et Sète a été mis à grand gabarit récemment afin d'accommoder une navigation toujours plus importante, de sorte que les plus grands bateaux fluviaux peuvent désormais y naviguer.

Mais comme il fait déjà nuit lorsque nous passons la dernière écluse du Rhône, Vallabrègues, nous décidons de nous amarrer juste en dessous de cette écluse pour la nuit, sur l'un des très hauts postes d'amarrage qui illustrent à quel point l'eau du Rhône peut parfois monter en temps de crue.

La mer...

Le lendemain matin vers six heures, lorsque nous partons d'en dessous l'écluse de Vallabrègues, le courant, qui est le plus intense dans cette partie du fleuve, nous fait bientôt aller si vite qu'en moins d'une heure, nous pouvons parcourir les quatorze kilomètres jusqu'à la bifurcation du Rhône et du Petit Rhône. En raison de la largeur du fleuve, la bifurcation elle-même n'est pas très facile à distinguer, mais heureusement, le gestionnaire des voies navigables y a placé un grand panneau de signalisation, de sorte que le marinier qui ne s'y connaît pas ici peut voir de loin qu'il doit se détourner du fleuve de près d'un kilomètre de large, pour se diriger vers un bras relativement étroit, caché dans la verdure. En raison de la vitesse élevée que nous maintenons dans le Rhône, c'est une manœuvre qui requiert du sang froid ; les palplanches, qui ont été martelées dans le sol ici et là pour servir de digues de guidage, ne rassurent pas non plus le marinier. Si on vient en dehors du chenal ici, on risque de déchirer le fond sur ces obstacles !

De plus, la grande quantité de bouées rouges et vertes dans l'embouchure du Petit Rhône suggère qu'il est important de bien rester dans le chenal. Sur vingt kilomètres, le Petit Rhône serpente entre deux hautes digues qui protègent l'arrière-pays camarguais contre les inondations, en direction du village de Saint-Gilles. À proximité, à l'endroit où le Petit Rhône et l'ancien canal du Rhône à Sète sont les plus proches l'un de l'autre, la nouvelle écluse de grande dimension de Saint-Gilles a été construite. Là, nous tournons à tribord, pour sortir du chenal du Petit Rhône, qui n'est pas assez profond pour que les grands bateaux puissent atteindre la Méditerranée. Les plaisanciers, par contre, peuvent naviguer sur les 43 kilomètres restants jusqu'à la ville portuaire des Saintes-Maries-de-la-Mer. C'est là qu'a lieu un grand festival international tzigane chaque année ; la ville est alors le centre animé d'un festival de danse et de musique qui dure plusieurs jours. Les yachts de mer peuvent joindre la mer par l'embouchure du Petit Rhône.

En se détournant du Petit Rhône, le « Noorderzon » entre directement dans l'écluse de Saint-Gilles. Au niveau actuel de la rivière, cette écluse ne présente pratiquement aucune différence de niveau. Cependant, ce n'est pas le cas en période de crue du Rhône : le niveau de l'eau à l'intérieur peut monter de plusieurs mètres, et comme le niveau derrière l'écluse est généralement le même que celui de la Méditerranée, avec laquelle cette partie du canal est liée à plusieurs endroits, l'écluse doit prendre en charge toute la différence de niveau entre les 40 derniers kilomètres du fleuve et la mer. Au moment de notre passage, la porte devant nous s'ouvre presque au même moment que la porte derrière nous est fermée. Deux kilomètres après l'écluse, nous nous retrouvons dans le Canal du Rhône à Sète. Il est exactement neuf heures.

La première chose qui nous frappe, c'est la largeur restreinte de ce canal : il est navigable pour des péniches plus grandes, mais on ne le dirait pas ! Croiser un autre « trente-huit mètres » ne serait pas évident, et encore moins de croiser un bateau de 110 mètres de long et de 12 mètres de large. Apparemment la

signification de « navigable » est une interprétation très française : si les deux bateaux ensemble ne sont pas plus larges que la surface de l'eau, ça passera ! Le fait qu'un bateau a besoin d'une certaine marge de manœuvre et que la surface de l'eau est rarement navigable près de la rive, ça ne semble pas important ici. Nous espérons que nous ne rencontrerons pas trop de bateaux. Heureusement, grâce aux longues sections droites du canal, on peut les voir arriver de loin.



Portes de garde du Vidourle

Vers midi nous atteignons le canal de dérivation d'Aigues-Mortes, la ville médiévale fortifiée près des salines de la Camargue. Comme il y a un pont et un pont ferroviaire dans la vieille ville, qui n'étaient pas ou difficilement adaptables aux grand gabarit, un nouveau tronçon de canal a été construit pour couper le « coin » du canal à Aigues-Mortes ; le nouveau canal est donc beaucoup plus large et plus profond que l'original.

Lorsque nous retrouvons le « vieux » canal, nous nous approchons des « portes de garde du Vidourle ». Le Vidourle est un petit fleuve tranquille qui, cependant, en cas de fortes pluies, reçoit d'énormes quantités d'eau de l'arrière-pays et se transforme en quelques heures en un torrent sauvage tourbillonnant, dont l'eau peut monter quelques mètres plus haut que normal. C'est pourquoi, toujours pour protéger l'arrière-pays, deux énormes portes de garde ont été construites

au croisement avec le canal, ce qui prévient que le Vidourle inonde d'autres terrains à côté du canal. Si le courant oblige à abaisser les portes (elles sont normalement suspendues au-dessus de l'eau comme de gigantesques guillotines) la navigation est interrompue ici.

Dans le temps, on racontait l'histoire tragique d'une Anglaise qui avait décidé d'exploiter une péniche, comme nous. Elle était arrivée à ce carrefour juste avant que les portes ne soient fermées. En raison de l'énorme courant transversal du fleuve, son bateau a été poussé contre le pont (trop bas) qui enjambe le Vidourle juste à côté. Sa timonerie a été totalement détruite. Heureusement, au moment de notre passage, il n'y a pratiquement pas de courant dans le fleuve, nous atteignons donc la deuxième « guillotine » sans problème. Il ne nous reste plus qu'environ quarante-cinq kilomètres de canal, entre les étangs de la Camargue à tribord et la côte à bâbord. Dans les villes de La Grande Motte, Carnon et Palavas, le tourisme côtier est déjà très développé : il y a littéralement des milliers de petits bateaux, qui servent à la pêche en mer par beau temps, dans les dizaines de ports de plaisance de ces villes. Les traversées, le Grau de Carnon et le Lez, ne sont navigables que pour ces petits bateaux, pas pour nous.



La passerelle flottante de Maguelone

De grands essaims de flamants roses peuvent être observés dans les lagunes, ils ont leurs zones de reproduction ici. Les oiseaux de couleur rose se tiennent souvent debout, tout comme les hérons et les cigognes, sur une patte dans les eaux peu profondes, à la recherche de nourriture. Les lagunes en regorgent : les vastes plans d'eau sont des réserves naturelles protégées. Il y a aussi des insectes surdimensionnés présents dans les lagunes, les « Taons » en particulier sont un véritable fléau. De plus, la dune étroite entre le canal et les lagunes abrite un nombre énorme de lapins qui, en l'absence d'ennemis naturels, s'adonnent avec empressement à leur plus grand passe-temps : la procréation !

En fin de journée, nous arrivons à un nouvel ouvrage hydraulique : la « passerelle de Villeneuve-lès-Maguelone ». C'est un pont radeau, un pont composé de sections flottantes toutes reliées entre elles, permettant aux piétons de traverser le canal jusqu'à la « Cathédrale Saint-Pierre-et-Saint-Paul de Maguelone », une petite église construite sur une plaine de sable dans la lagune, ou jusqu'à la plage derrière elle. La Mer Méditerranée, jusqu'à présent encore à plus d'un kilomètre du canal, est maintenant si proche que nous pouvons la voir occasionnellement entre les dunes et les cyprès.

Alors que nous approchons de la passerelle piétonne flottante, un jeune homme saute sur le pont. Il desserre rapidement et efficacement un nombre de verrouillages, puis il oriente tout le pont à l'aide d'un simple moteur hors-bord fixé au dernier élément du pont. Cela libère le passage pour que nous puissions poursuivre notre voyage. Nous nous demandons si on a besoin d'un permis de navigation pour exploiter un tel pont de radeau....

En passant le pont de radeaux et, un peu plus loin, le pont fixe des Aresquiers, nous traversons le bief étroit par l'Étang d'Ingril, qui s'étend jusqu'à Frontignan, dans la banlieue de Sète. À Frontignan, la nouvelle connexion au grand gabarit vers Sète se détourne du canal original. Si on continue le long de l'ancien canal, on passe le centre-ville de Frontignan, par un pont ferroviaire fixe et un pont levant, qui n'ouvre qu'une ou deux fois par jour, pour atteindre le grand étang de Thau. Ce grand plan d'eau, contrairement aux étangs précédents, est accessible depuis la mer et navigable. Par cet étang, on peut également atteindre le célèbre Canal du Midi, qui part de l'autre côté de l'étang et qui relie le réseau de voies navigables avec Toulouse et Bordeaux, et plus loin, avec la côte atlantique.

Comme ce canal du Midi n'a jamais été adapté aux dimensions minimales requises par Freycinet, il n'est pas navigable pour une péniche de trente-huit mètres. Dans la mise au grand gabarit du canal du Rhône à Sète, il n'y avait donc guère d'intérêt à agrandir le passage par Frontignan. C'est pourquoi la décision a été prise de construire une liaison directe avec le port maritime de Sète, rendant ainsi superflu l'ancien passage de Frontignan et le passage par Sète vers le port maritime. Pour la connexion directe, une section de canal large et profonde a été creusée jusqu'à l'ancien port de pêche de Frontignan, où les bateaux ont accès à la Mer Méditerranée. Bien qu'une digue de 1,5 km de long ait été construite plus tard sur le site pour protéger les bateaux, elle n'est pas

encore là au moment de notre passage : le canal élargi se jette dans la mer via le port de pêche, et c'est par ce tronçon de pleine mer que l'on se dirige vers l'entrée est du port de Sète.

L'éclusier de l'écluse de Saint-Gilles nous a averti de prendre contact avec la « capitainerie », le service portuaire de Sète, via la VHF sur le canal 12, pour s'assurer que les conditions en pleine mer permettent le passage. Depuis le port de pêche, nous appelons donc l'autorité portuaire et nous nous renseignons sur les conditions en mer. La capitainerie rapporte qu'aucun problème n'est à prévoir car la « houle », la hauteur des vagues, est de 60 cm, ce qui est inférieur à la hauteur de 100 centimètres où le passage est interdit aux péniches fluviales. Nous considérons que nous avons encore environ 65 centimètres de « franc-bord » entre la ligne de flottaison et les plat-bords, avec notre charge actuelle, ce qui ne devrait donc pas poser de problème. Le vent est modéré et souffle du sud-est, ce qui signifie que nous aurons un vent maritime entre le port de pêche et le port maritime, mais bon, pour les trois kilomètres des brise-lames jusqu'au port maritime, ça ira, nous pensons.

Nous dirigeons alors le « Noorderzon » vers la mer. Nous remarquons tout de suite que la stabilité habituelle de la péniche chargée fait place à un mouvement lent de balancier ; le bateau roule de tribord à bâbord selon un rythme qui peut donner le mal de mer à quelqu'un qui est sensible. De plus, une fois que le bateau est totalement « dehors », la proue du « Noorderzon » commence à « jouer le sous-marin » dans chaque vague suivante, si profondément en fait, qu'à un moment donné nous voyons qu'une grande partie du bateau n'est pas au-dessus, mais sous l'eau ! Bien que nous ayons la chance d'avoir recouvert les écoutilles avec des bâches imperméables, qui ont été correctement fixés tout autour, nous avons l'impression que cette mer est plus que ce que le « Noorderzon » peut endurer !

Afin de limiter au maximum la quantité d'eau de mer sur les plat-bords, nous recherchons un angle par rapport aux vagues où le bateau remonte le plus tôt possible lorsqu'il s'enfonce dans une vague. Mais nous devons bientôt conclure que le gain d'un changement de direction n'est que relatif, et qu'il rallonge le parcours. C'est pourquoi nous continuons à avancer vers l'entrée du port maritime de Sète, mais nous avons mis nos passeports et d'autres objets de valeur dans un sac à dos étanche au cas où nous serions obligés de quitter le bateau...

Après trois kilomètres terrifiants et vingt minutes de mal de mer, la proue du « Noorderzon » arrive à l'abri du brise-lames sud, où les mouvements du bateau s'arrêtent immédiatement. Nous sommes de retour dans les eaux claires du port, tranquilles et stables. Mais la traversée nous a coûté dix ans de notre vie !

Lorsque nous signalons à la « capitainerie » que nous sommes « dedans », nous leur demandons s'ils n'ont pas fait une erreur en termes de hauteur des vagues. Et il apparaît ce qui est le problème : en France, il est d'usage d'exprimer la

hauteur de la vague par un nombre qui indique la moitié du sinus de la vague ! En d'autres termes, une « houle » de soixante centimètres signifie en fait une hauteur de vague d'un mètre vingt ! Si nous avions su cela, nous n'aurions jamais quitté le port...

Tout est bien qui finit bien... et le début de DIX années de satisfaction

À la fin de la journée la plus mouvementée de notre voyage, nous dirigeons le « Noorderzon » vers le « Bassin Orsetti », où nous serons déchargés le lendemain matin. Moins de trois semaines après notre tout premier chargement dans le port de Rotterdam, nous arrivons à vide pour la deuxième fois de l'autre côté du continent européen, sur les côtes touristiques de la Méditerranée.

Nous sommes à 1600 kilomètres de chez nous et il nous a fallu près de 250 heures de moteur pour arriver jusqu'ici. Nous sommes d'abord montés à une altitude de 245 mètres, puis nous sommes redescendus un peu et nous sommes remontés à 360 mètres avant de pouvoir redescendre vers la Méditerranée. Nous avons passé pas moins de 237 écluses ! Et pendant les trois semaines qu'a duré cette aventure, nous avons travaillé 13 à 14 heures par jour en moyenne.

Si l'on compare le taux du fret avec le temps de travail, on arrive à un salaire pas supérieur au SMIC pour 90 heures de travail par semaine ! Et nous n'avons même pas pris en compte le temps d'attente habituel pour reprendre un voyage.

Mais l'expérience, l'aventure, c'est là ! Partir en tant que deux « amateurs » avec un bateau de commerce vraiment professionnel, prendre une cargaison, et accomplir tout ce qui appartient à la profession de batelier, et gagner en peu d'argent avec cela, c'était le but de toute l'aventure.

Nous sommes donc très fiers lorsque nous amarrons le « Noorderzon » à l'un des quais d'attente du Canal Maritime, en plein cœur de Sète. Nous nous inscrivons à nouveau au bureau d'affrètement, pour voir si nous trouverons des cargaisons pour le retour. Au final, la navigation continuera à nous charmer pendant près de dix ans.

Au cours de ces dix années, nous avons effectué d'innombrables autres voyages, tous vers la France ou de la France vers les Pays-Bas ou la Belgique. Nous avons déchargé des marchandises à Lyon, à l'Ardoise, à Sète, à Chalon, à Solaise, à Salaise, à Rouen, à Contrisson, à Reims, à Nogent-sur-Seine, à Strasbourg, à Valenciennes et en d'autres lieux. Nous avons chargé à Sète, à Beaucaire, à Salaise, à Lyon, à Macon, à Gray, à Véreux, à Nogent-sur-Seine, à Strasbourg et dans d'autres lieux avec comme destinations Nijkerk, Akkrum, Gennep, Roeselare, Boortmeerbeek, Lixhe, Sas van Gent, Zaandam, Middenmeer, Duisburg, Düsseldorf, etc.

Nous avons parcouru presque toutes les voies navigables, qui sont adaptées aux péniches de trente-huit mètres, certaines même fréquemment. Au cours de tous ces voyages, nous avons bien sûr progressivement dépassé le stade de « débutant » ou d'« amateur » (même si pour certains mariniers « innés » nous resterons toujours « des gens de la terre »). Lors de nos derniers voyages avec le « Noorderzon », nous étions si habiles que nous avons parfois conduit le bateau tout seul, en solo, sans que cela ait posé de problèmes.

En fait, c'est à cause de cette expérience croissante que nous avons cessé de naviguer après dix ans. L'aventure des premiers voyages est devenue une ornière après avoir parcouru toute la France plusieurs fois. Et les développements politiques n'étaient pas encourageants non plus : la suppression des « tours de rôle », le marché libre, l'état dégradé des canaux, tout ça nous faisait réfléchir souvent : est-ce que la navigation est toujours un plaisir pour nous deux ? Après dix ans, la conclusion était : plus maintenant....

Et en plus, une autre possibilité s'est présentée : dès le début de nos voyages, nous avons constamment collecté des données sur les voies navigables, simplement parce que ces données n'étaient guère disponibles, et certainement pas sous forme numérique. Peter, à l'origine développeur en informatique, a réussi à utiliser ces données pour développer une sorte de planificateur d'itinéraire pour la navigation fluviale. À notre grand étonnement, il est vite apparu qu'elle suscitait l'intérêt de nombreux côtés, aussi bien de la part d'autres marinières que de la part des plaisanciers et même des administrations des voies navigables.

Avant que nous le sachions, nous avons passé de plus en plus de temps en développant ce logiciel. Et nous avons rapidement gagné plus d'argent en vendant ce logiciel que nous n'aurions jamais pu en gagner avec le bateau. C'est ainsi qu'à peine dix ans après être devenus des marinières « débutants », nous étions considérés comme « experts » de la navigation fluviale, par VNF, Rijkswaterstaat et d'autres dirigeants. Nous avons pu gagner notre vie non pas « dans » l'industrie maritime, mais « pour » l'industrie maritime.

Le temps consacré au logiciel a finalement rendu nécessaire la vente du « Noorderzon » et la création d'une « entreprise sérieuse » à terre. C'est ce qui s'est passé, et en finances cela ne nous a pas fait de mal. Grâce à ces dix années d'expérience de « marinières débutants »...

Dix ans avant, quand nous avons annoncé notre projet de bateau à nos amis, on nous a souvent dit : « Mais vous êtes fous ! » Et nous étions sûrs nous-mêmes que nous ne pourrions plus jamais gagner les revenus, les salaires que nous avons volontairement abandonnés. Avec le recul, nous avons dû conclure que l'aventure était non seulement fascinante, romantique, instructive et passionnante, mais aussi profitable ! Moins de trois ans après la vente du « Noorderzon », nous avons tous deux gagné beaucoup plus d'argent que nous n'en avons jamais gagné.

La conclusion finale reste donc la suivante : avez-vous des projets fous pour faire quelque chose de votre passion ? Faites-le ! Vous ne le regretterez pas !

Glossaire

affréteur, affrètement	Quelqu'un qui loue la cale d'un bateau pour transporter des marchandises ; location de la cale d'un bateau.
amont	Par rapport à un point considéré, partie d'un cours d'eau comprise entre ce point et la source ou (en canal) les biefs plus élevés.
aval	Par rapport à un point considéré, partie d'un cours d'eau comprise entre ce point et l'embouchure ou (en canal) les biefs moins élevés.
bassinée	Remplissage ou vidange du sas d'une écluse.
Becquey	Homme politique, auteur du plan de normalisation des canaux en France aux dimensions 30 x 5 m.
berrichon	Bateau au gabarit du Canal de Berry, c.à.d. 34 x 2,70 mètres, comparable avec les Narrowboats en Angleterre.
bief	Secteur d'une voie navigable compris entre deux écluses.
bief de partage	Bief le plus élevé d'un canal.
blanc de poêle	Graisse pour polir les poêles, utilisé dans la batellerie pour graisser les bollards en contact avec des câbles de fer.
bollard	Fût cylindrique implanté dans l'arête d'un quai ou sur les ponts d'un bateau pour l'amarrage.
bureau d'accueil, de déclaration, de contrôle	Bureau où les marins doivent déclarer leurs passages et/ou payer les droits de navigation.
canal de dérivation	Détournement d'un cours d'eau pour créer un lit artificiel, souvent pour passer un barrage par une écluse.
chemin de halage	Chemin aménagé le long d'une voie navigable pour permettre le halage des bateaux et qui sert de chemin de service pour l'entretien de la voie navigable.
chenal	Passage resserré entre des terres ou des haut fonds, utilisé par la navigation.
chômage	Arrêt de la navigation sur une voie navigable pour permettre d'y exécuter des travaux d'entretien, ou de grosses réparations.
chute	Différence de niveau entre deux biefs consécutifs d'une voie navigable.
croiser	Passer à côté d'un bateau en allant dans la direction opposée.
crue	Élévation du niveau d'un cours d'eau, résultant de la fonte des neiges ou des glaces ou de pluies abondantes.
denbord	Bord vertical d'une péniche sur les deux côtés latéraux qui s'élève dessus des plat-bords et des ponts et qui porte les écoutilles et les gottes.
duc d'Albe	Faisceau de pieux planté dans le fond d'un bassin ou d'un cours d'eau et auquel viennent s'amarrer les bateaux.
échelles	Graduation marquée sur l'étrave et à l'arrière d'un navire pour apprécier son enfoncement dans l'eau.
écoutilles	Couvercles de l'ouverture de la cale d'une péniche, supportés par les denbords (sur les côtés) et par les gottes (les poutres latérales) et le sommier (la poutre centrale).
enfoncement	Tirant d'eau d'un bateau, mesuré entre le plan de flottaison et le plan parallèle passant par le point le plus bas de ce bateau. Aussi appelé « mouillage ».
étalage, étaler	Action d'amarrer un bateau dans une écluse.

franc-bord	Distance verticale, mesurée au milieu de la longueur d'un bateau depuis le pont continu le moins élevé jusqu'à la ligne de charge indiquant le tirant d'eau maximal autorisé.
Freycinet	Homme politique, auteur du plan de normalisation des canaux en France aux dimensions 40 x 5 m.
gabarit	Dimensions maximales offertes par une voie navigable au passage de bateaux.
gottes	Poutres en bois entre le denbord et le sommier d'une péniche, qui supportent les écoutilles.
grue de voiture	Grue pour embarquer et débarquer une voiture sur une péniche.
horaires	Heures d'opération des écluses et des ponts.
houle	Hauteur des vagues d'une mer agitée, exprimé en centimètres (à multiplier par 2 en France, par 1 ailleurs).
lynx	Petit engin hydraulique qui permet de lever et tourner une benne, afin de déplacer des matières en vrac.
Noorderzon	Nom de bateau, littéralement « Soleil du Nord », provenant d'un jeu de mots d'une expression néerlandaise « partir avec le soleil du nord » ce qui veut dire « mettre la clé sous la porte ».
palplanches	Pièce en bois, acier, béton, etc., de section spéciale, permettant de l'emboîter à une autre et généralement utilisée à la constitution de parois étanches en terrains immergés, par enfoncement.
panneau bleu	Panneau de signalisation entre bateaux, indiquant une demande de se croiser en naviguant à gauche, consistant en un carré bleu bordé de blanc.
partage des eaux	Endroit au faite du relief d'où les eaux coulent vers des bassins différents.
péniche d'habitation (ou aménagée)	Péniche aménagée où un logement a été créé dans la cale, utilisée pour servir comme demeure (fixe ou navigante).
péniche-hôtel	Péniche aménagée en hôtel flottant ou navigant, avec des chambres dans la cale et toute l'infrastructure d'un hôtel à bord.
plat-bord	Ponts en fer sur une péniche, se situant aux deux côtés des écoutilles et de la cale, par lesquels on peut se déplacer de la timonerie vers le pont avant.
port en lourd	Capacité de la cale d'une péniche, exprimée en tonnes.
porte(s) de garde	Élément mobile permettant d'isoler une partie d'un bief pour limiter la hauteur des crues dans cette partie.
propulseur d'étrave (de proue)	Hélice installée dans la proue d'une péniche, qui permet de corriger le cap indépendamment du gouvernail.
retrait	câble ou corde qui empêche qu'une péniche recule après être étalée dans une écluse.
Rijkswaterstaat	Homonyme néerlandais de Voies Navigables de France (VNF).
rouf	Superstructure qui forme le dessus de la cabine ou du logement d'une péniche.
seuil d'écluse	Partie inférieure de la baie d'une porte d'écluse.
sommier	Poutre en fer qui constitue la poutre centrale d'une toiture d'écoutilles, pendue entre les panneaux de tabernacles.
squat	Terme anglaise pour « surenfoncement », l'effet d'un enfoncement additionnel à cause de la vitesse d'un bateau.
surenfoncement	Enfoncement additionnel causé par la vitesse d'un bateau, si l'eau poussée par la proue n'arrive pas à couler vers l'arrière de la coque à temps, causant ainsi un enfoncement plus

	grand, même jusqu'au point que le bateau « colle » au fond.
tabernacle	Pont en fer entre les écoutilles d'une péniche, avec la même forme de faite, qui porte les extrémités des sommiers.
terrien	Personne vivant « à terre », en contraste avec quelqu'un qui vit « à bord », sur un bateau.
timonerie	Abri qui protège l'appareil à gouverner et l'homme de barre sur les bateaux, aussi appelée « marquise ».
tour de rôle	Système d'assignation des contrats d'affrètement aux péniches dans l'ordre de vidange.
trématage, trémater	Dépasser un bateau fluvial.
trente-huit mètres	Bateau du gabarit Freycinet, c.à.d. de 38,50 mètres de long et 5,05 mètres de large.
vannes	Dispositif mobile utilisé dans les barrages, les usines hydroélectriques, les écluses, etc., susceptible d'être manœuvré en charge et permettant à volonté d'intercepter ou de laisser libre le passage de l'eau.
vermiculite	Minéral argileux, fréquent dans les sols des régions tempérées, comme les sols bruns, et provenant de la transformation ménagée des micas au cours de la formation du sol.
VHF, radio VHF	Abréviation de l'anglais Very High Frequency, parfois utilisée pour désigner les fréquences comprises entre 30 et 300 MHz (domaine des ondes métriques), utilisées pour la communication entre bateaux, ponts et écluses.
VNF, Voies Navigables de France	Voies Navigables de France, structure administrative chargée de la gestion du réseau des voies navigables françaises.
voisin	Dans la batellerie artisanale : marinier d'un autre bateau, collègue.