

Philippe Bénard

Voix d'eaux autour de l'Escaut...

*

* *

J'ai toujours aimé les yachts ! Mais en posséder un, c'est se priver de tous les autres ; déjà enfant, débutant entrepreneuriat , je poussais mes amis à me confier l'un après l'autre la télécommande de leur modèle-réduit sur le lac du Bois de Boulogne, et comme je n'étais pas patient je pouvais ainsi changer de bateau illico... Maintenant que j'ai rendu les clefs de Brégançon, j'ai eu envie de reprendre une vie de garçon bien loin de Matignon. Or, bien que le Sud me soit propice jusqu'aux émirats, les ports y sont encombrés d'énormes bateaux vides et de photographes cupides, je mets donc cap au Nord. Là-bas un cousin de NKM recherchant un spécialiste de la conduite sécuritaire pour ramener avec lui la vedette hollandaise qu'il venait de trouver près d'Amsterdam, je me suis présenté en vitesse croyant ravir une chanteuse du camp opposé !

Hélas, pas le temps de m'épanouir à Loosdrecht malgré toutes ces coques ondulant sur l'eau, car déjà le cousin me passait la barre à roue de son kotter et faisait sauter les amarres. Tandis que nous prenions le large, vent et pluie s'allièrent pour nous masquer un bel écriteau en batave nous enjoignant, paraît-il, de nous présenter à gauche d'une sorte de digue centrale en bois pour attendre la première écluse. Forcément nous l'avions abordée du mauvais côté puisque quitter la droite ne m'est pas naturel. Il fallu alors patienter pour que l'éclusier nous ouvre après avoir fini de boudier. Surprise : cette « *sluis* » était en forme de croissant avec un café-boutique sur son plateau ! Plus tard, sur une rivière superbe nous nous régalaons du mélange ininterrompu de splendides propriétés avec leurs parcs devant lesquelles sont amarrés d'aussi magnifiques bateaux et de petits immeubles contemporains bordés de toutes sortes d'embarcations à quai ou suspendues à

des palans. Un vrai bonheur! Le lendemain matin, encore rêveurs, nous ne remarquons pas l'air buté d'un pont un tout petit peu plus bas, si peu mais quand même, qu'on y coince notre portique porte-antenne dont un feu fait les frais. « Bling »! c'est le bruit du choc et, coïncidence bizarre, le nom de notre bateau gravé de chaque côté de la cabine. (Heureusement que je ne suis pas sur un 38 m, la devise doublée sur la proue aurait donné Bling Bling et ma réputation en aurait encore souffert) ! C'est dur de commencer par démonter, vexés, ce semblant de couvre-chef puis d'être rattrapés plus loin sur un maxi-canal par une vedette rapide de la police fluviale. Le commandant de celle-ci, averti par une caméra pas cachée (mais pas vue non plus), nous somme d'attendre son retour après inspection du tablier (celui du pont bien sûr). Ouf, il revient souriant, sans menottes et nous pouvons filer (à l'anglaise puisque c'était la langue échangée).

Entre-temps nous sommes pris dans un fort trafic marchand. Des convois poussés se faufilent entre les énormes chalands chargées de conteneurs, il ne s'agit plus d'ouvrir l'œil mais les quatre, pour obéir aux feux qui régulent les manœuvres des écluses et des ponts, levants ou tournants ; pas trop téméraires nous filons le train (si j'ose dire) d'une grosse barge pour nous glisser dans le ventre très dur des écluses droites ou courbes, bien hautes et généralement sans aucun dispositif approprié à notre petite taille (n'allez pas le répéter). Chez ces foutus navigateurs en eaux plates ou salées, tout est fait pour les gros « commerces » et donc il faut se débrouiller pour bloquer l'amarre latérale sur une seule bitte incrustée dans le bajoyer et préparer celles d'avant et d'arrière pour les fixer dès que le niveau monte sur une autre bitte placée plus haut et ainsi de suite jusqu'à ce que l'écluse soit pleine, désormais je laisse le moteur tourner malgré la règle, pour pouvoir corriger les écarts soudains dus aux mouvements d'hélice de nos gros voisins ou aux courants surprises des lâchers d'eau des portes amont... Je digère mal l'anonymat de ces gros ascenseurs où je souris bêtement à des caméras impavides tandis qu'un opérateur invisible hésite entre les écrans de contrôle, celui de la tv et celui de son portable. Nous nous cramponnons à nos cordages sans jamais oser nous curer le nez puisque tout est numérisé...

Merwede kanal, Rhin, Andelse et Bergue Maas forment un spectacle permanent d'une circulation à grande vitesse, même aux carrefours... Entrée sur le

Zuidwillemsvaart derrière une girafe poussant un gros caddie, effet produit par cette timonerie hydraulique dressée haut derrière des conteneurs venus d'Asie... A ce propos, on double un port où sont stockées d'immenses coques chinoises encore nues ! A Hortogenbosch une magnifique traversée ombragée nous amène dans l'écluse conçue comme une grande arène au cœur de la cité . Je vois alors mon compagnon s'épanouir lorsque son opérateur vient bavarder en anglais avec nous et appeler un autre plaisancier pour nous conseiller ensemble le meilleur itinéraire. En amont de Maasbracht de gigantesques travaux remplacent 2 écluses par un sas immense car tout le secteur passe au plus gros gabarit. Maastricht, plus loin me rappelle le boulot et l'alternance, cela me perturbe et forcément je me plante dans la signalisation du corridor en alternat qui évite les arches du vieux pont. Heureusement pour l'honneur national, nous sommes encore sous pavillon hollandais !

Ouf, nous passons enfin chez des francophones sur l'Albert kanal, tout y reste aussi grand mais à l'approche de Liège tags et graffitis fleurissent... Malheureusement aussi nous découvrons des usines fermées ou en ruine, et des immeubles fort laids qui dominant de vieilles maisons superbes. Nous passons la nuit contre un quai séparant 2 bras de la Meuse et rafraîchi par un immense jet d'eau vertical, au voisinage du « Florence » un 50m privé, (sauf de luxe), venant d'Anvers, très contemporain avec des ouvertures très vastes sur bâbord alors que son tribord, coté de l'accostage est aveugle ! Le lendemain je croise un campinois tricolore, le « Social ». Ici aussi l'Europe finance les travaux d'agrandissement des écluses et d'approfondissement du chenal. Namur est une halte exceptionnelle : après le plaisir d'une visite nous sommes invités à profiter d'un concert de blues à la capitainerie et à comparer les bières d'Abbaye pour choisir celle où nous voudrions passer la retraite... Sur la Sambre nous faisons route avec le Cutty Sark et croisons en cornant le fameux Kairos, 38m mixte (fret et passagers). A l'écluse d'Auvelais un marinier complaisant nous indique que notre itinéraire doit être modifié puisqu'un pont-canal français est hors service depuis plusieurs années. Nous allons donc sur Charleroi que l'on traverse partiellement en tranchée et malheureusement sans nous arrêter. Toujours beaucoup de grands bateaux dont la plupart chargés de ferraille en vrac ou en cubes ; encore quelques aciéries très bruyantes au nom trop répandu de Mital. A Marcinelle l'éclusière en uniforme se laisse photographier en vitesse à son poste de télécommande.

Maintenant sur le Canal de Charleroi à Bruxelles, les écluses pour des unités de 87m60 x 11m50 se passent très rapidement en ¼ d'heure grâce à des portes coulissantes et des bollard-flottants, malgré un dénivelé de 7 m. Le bief de partage étonnamment long est superbe. Très larges, ses courbes voient se succéder arbres et prairies. Curieusement deux longs embranchements non signalés et de la même taille conduisent à des darses industrielles. Ensuite j'opte pour la modernité en restant sur le nouveau canal qui oublie les quatre charmants et historiques doubles-ascenseurs hydrauliques du gabarit Freycinet, et nous franchissons une splendide et monumentale porte de garde. Celle-ci est refermée chaque soir pour éviter tout risque d'inondation catastrophique pour le village que le canal survole en passant au dessus d'un nœud autoroutier ! Enfin, mais presque trop vite, nous découvrons la merveille des ouvrages fluviaux : Strepv-Thieu ! Après une large courbe au sommet d'une colline nous attendons en plein soleil l'heure de passage en compagnie du bateau à passagers dont l'équipage se défoule au hard-rock avant que ses clients arrivent avec le petit train sur pneus. Quatorze heures, l'immense bac qui peut contenir un bateau de 2000 t nous digère facilement ce samedi de Juillet et l'extraordinaire descente si douce commence. Par chance, nous occupons l'ascenseur de droite, à l'ombre protectrice et admirons tout à la fois la région à perte de vue, l'environnement soigneusement paysagé et les prouesses techniques qui nous entourent. En sortant à quatorze heures trente, nous laissons la place à un énorme chargé tandis qu'un autre, patient, prends son tour de l'autre côté.

Arrive alors le Canal Nimy-Blaton-Péronnes au même gabarit avec toujours un fauchage parfait des halages et contre-halages. Nous débouchons sur un immense lac : « le Grand Large » d'où, suivant nos cartes, nous devons piquer sur l'Hexagone. C'est un plaisancier allemand qui nous apprend que la partie française de 16 kms est à l'abandon depuis très longtemps et qu'il faudra faire La boucle. Encore Aux Affaires j'aurai réglé ce problème en vitesse et fait travailler plus pour gagner plus de temps : « *time is money* » !... Arrive le Pont du Français entouré d'agréables ports de plaisance nichés au creux de 2 grandes darses. Il pleut des cordes lorsque nous passons sous le pont De Gaulle et de nombreux « commerces » sont déjà scotchés à quai pour la fermeture du dimanche. Devant l'écluse de Maubray, je trouve une petite place pour la nuit entre quatre très gros lèges et un 38m hollandais qui nous apprend que nous pourrons passer le lendemain mais pas lui puisque seuls les « plaisances » peuvent naviguer sur cet axe

le dimanche ! Confirmation matinale par le sympathique éclusier de Péronnes 1 de ce règlement anachronique qui allonge encore un temps de transport peu concurrentiel alors que le personnel du canal travaille pour quelques plaisanciers ; c'est d'autant plus bête que cinq cents mètres plus loin sur l'Escaut cette contrainte n'existe pas !

Après bifurcation nous passons la frontière à Mortagne sous une pluie diluvienne en bénissant notre pilotage extérieur si bien protégé qui permet aussi d'y suspendre les cirés sans mettre une goutte dans l'habitacle. Mais tristesse, désormais les rives de l'Escaut ne sont guère entretenues, il y a une épaisse, et parfois jolie, végétation qui empêche l'accostage ou le halage. En aval de l'Ecluse de Fresnes, qui avec son mirador rappelle un lieu peu engageant de la région Parisienne, se trouve l'embranchement de l'ancien canal de Pommeroeuil pris par la vase et les embâcles ; pour attendre l'éclusage, pas de quai mais un ponton non relié à la terre, un feu rouge mal orienté et aucune indication des éventuels règlements particuliers de l'itinéraire ! Plus loin deux 80m chargés (alu pour le « Tina » de Prague et ferrailles rouillées pour le « Squal ») patientent sous les grues d'une fonderie tandis que le pilote du « Breydel » de Gand dispose au palan une voiture au dessus du logement en arrière de la timonerie. Une bassinée d'avalants chargés nous croise en vitesse: « Hurricane » 47m, « Kingston » 49m, « Janville » suivi d'un attelage de deux 38m, le « Sevilla » poussé par le « Avila » de Gand, et nous offre l'écluse de La Folie béante. Celle-ci est presque aussi avenante par ses couleurs que le sourire de son éclusière penchée à la fenêtre pour nous accueillir ; hélas l'apparition dans son dos d'un chef en chemise blanche me fait ravalier illico les compliments que j'échafaudais... A terre une vieille barge dépourvue de timonerie et deux vantaux d'écluses sommeillent. Vers les usines de Valenciennes le porte-conteneurs « Titan » croise le « Bergen » de St Jean de Losne qui manœuvre sous la pluie. Nous admirons l'esthétique mariage de la pierre et de la brique sur la gare et son clocher en rive droite comme l'architecture contemporaine des immeubles en rive gauche. Très proche de nous, une foule armée de parapluies fait la queue devant le Cirque Pinder installé sur une grande esplanade ; grâce au mauvais temps personne ne me reconnaît ! Sur un grand bateau lège la devise « Navatrans IV » n'a pas effacé l'ancienne: « Bodenwerder » qui apparaît en relief sous le goudron. Devant des silos recule un semi-remorque siglé d'un provoquant et énorme Paris-Moscou-Istanbul : pourquoi transporter peu, vite et cher ce que la Voie d'Eau effectue en grande quantité, à faible coût et en assumant

du temps de stockage ? Depuis notre départ nous avons quand même constaté les travaux énormes engagés avec des fonds Européens pour augmenter le gabarit et assurer le maillage des bassins fluviaux...

Bien d'autres bateaux nous croisent avant l'écluse de Denain qui est prête et ouverte mais dont le feu reste obstinément rouge. Mon compagnon à cheval sur le règlement m'oblige à faire des ronds dans l'eau sur l'Escaut pour attirer l'attention de l'éclusier qui doit regarder le Tour de France sur un écran autre que celui de ses caméras...Dix minutes après, sans doute pendant la pause publicitaire le feu passe au vert et l'on s'engouffre. S'ensuivent plusieurs jolis biefs larges et bien entretenus, dont celui de Bouchain avec son fort. On embouque le Canal de la Sensée après l'écluse de Port Malin dépourvue de tout bollard d'attente en aval, j'imagine alors en voyant ma casquette s'envoler loin au vent combien cela doit être difficile pour un convoi de 140m lège de se tenir immobile. Après un très long bief, notre « Bling » s'engage sur le Canal du Nord et nous lui dénichons une petite place pour la nuit à Arleux au milieu d'une foule de bateaux dont la majeure partie est en tandem. Malheureusement la cité a perdu ses cafés de mariners et je ne dégote vers 19h qu'une baraque à frites et un marchand de légumes bio ouverts ! Le lendemain mon copilote ayant découvert une VHF dans ses équipements joue les commandants de bord pour nous annoncer à des opérateurs que nous ne verrons jamais, et les écluses défilent. Il est très agréable de se trouver au niveau des champs et des prairies pour goûter ce paysage tranquille. Entre autres, nous croisons le 38m chargé « Zambezi » qui file le train à la péniche-hôtel « Elodie ». Les passagers-photographes de celle-ci m'obligent à bomber le torse, donner un coup de menton et m'épanouir. Sur les hautes berges bétonnées et inclinées de curieuses perches-échelles de secours sont accrochées tous les 50m mais comme elles n'atteignent que la surface du plan d'eau je parie ma vignette que l'ingénieur qui les a pondues serait bien incapable de se sortir de l'eau ! Arrive le Tunnel de Ruyaulcourt : 4350m de voie unique derrière un convoi lourdement chargé. Pause dans la gare centrale qui permet un croisement réglé par des feux avec une rame opposée. Bien-sûr l'ensemble qui nous précède crache ses poumons afin de tenir la vitesse recommandée malgré l'effet piston, mais ce sont les nôtres qui goûtent modérément la saveur de son échappement ! A l'écluse de Moislains n°9 nous attendons le 38m « Broomstick » pour faire le parcours ensemble jusqu'à Péronne. Après une virée en vélo pour admirer la ville, je regagne le quai devant le dépôt de

fuel et là des dizaines de lapins viennent jusqu'à la nuit se poser sur leur cul pour scruter, mais quoi, chacun dans une direction. Le propriétaire du narrow-boat anglais voisin, (électro-solaire s'il vous plaît) essaye vainement de les attirer avec des carottes et je l'imagine confrère politicien !

Le lendemain nous sommes à nouveau montants et les écluses très rapides seraient vraiment à mon goût si elles avaient des systèmes d'amarrage plus sûrs et plus nombreux, mais il est évident que le projet de construction de l'indispensable canal à grand gabarit de la Liaison Seine-Nord bloque toute amélioration. Sur le bief de partage de 16kms on trouve provisoirement de l'ombre dans le souterrain à voie unique de Panneterie. Assez glauques ses 1000m cachent bidons d'huile et autres saletés jetés en contre-halage par quelques descendants de ceux qui étaient surnommés jadis les « chie dans l'eau ». Arrêt à la remarquable ville de Noyon où je suis heureux de faire le touriste, avant de glisser devant Pont l'Évêque sur le Canal Latéral à l'Oise. Quelle facilité de trouver à présent des écluses doubles où il y a toujours un sas de prêt, nous faisons route avec un 38m chargé de gravier, sur les tas duquel jouent 2 jeunes enfants. Plus loin la jolie marinière descend avec eux sur le halage pour faire du vélo jusqu'à l'écluse de Janville. Il nous faut faire halte au Chantier de Longueil-Annel pour de petits réglages mécaniques et j'en profite pour filer à la Cité des Bateliers. J'y trouve exposées des histoires d'hommes ou femmes libres et durs à la tâche, ainsi que d'enfants, très jeunes en pension, loin de leurs parents ; je quitte à regret le Musée et sa péniche à flot. Au dessus de l'église tourne la girouette de St Nicolas, mon saint patron et celui des marinières.

Pour midi, Saïd le mécano nous entraîne dans une gargote Portugaise qui nous régale de poissons. Il faut ensuite reprendre le macaron et le chemin d'eau s'étire, il longe bientôt une grande usine vide à odeur de caoutchouc que je ne regarde pas en pensant à la colère des « Conti » s'ils venaient à me reconnaître. Après la jonction avec le Latéral à l'Aisne, nous traversons Compiègne et admirons le nouveau barrage qui jouxte l'ancien, en pénétrant dans la grande écluse avec d'autres bateaux. Il faut s'arrêter pour le soir en amont de la n°3 Sarron contre l'île. Je découvre les reliques intactes de l'ancien barrage à fermettes et à vannes: une dizaine de wagonnets chargés des panneaux, un vieux locotracteur, la voie

Decauville (avec aiguillage et plaque tournante) allant sur le vieux barrage couvert d'une passerelle supérieure en béton ; mais je ne fouinerai pas plus loin à cause de la proximité du logement des éclusiers-barragistes. Plus bas un barrage très contemporain avec une longue passe à poissons affiche les nouvelles exigences environnementales de l'Europe. Ce jeudi 12 nous rattrapons les 4 chargés qui nous ont pris la première bassinée dès l'ouverture et naviguons de concert en profitant avec d'autres des doubles sas jusqu'à Pontoise, mais il pleut et il faut se raconter bien des histoires drôles pour oublier le froid de ce juillet pourri. En ville il faut changer de bord pour passer l'île et trouver les écluses en rive gauche, nous trématons l'Eldorado, qui balade ses touristes. Après une quinzaine de kms on ralentit notre vitesse pour profiter du spectacle offert à Conflans Ste Honorine par tous les bateaux, stationnés ou faisant route. J'adore voir toute cette vie dans les timoneries. Sur la colline le Musée National de la Batellerie resplendit au soleil retrouvé et sur la Seine nous photographions le Jacques, vieux remorqueur du Patrimoine Historique, près du bateau-chapelle qui sommeille ! Jusqu'à Chatou notre dernière écluse du jour, équipée de portes basculantes, nous admirons les péniches transformées en appartements flottant. Nous sommes obligés d'amarrer sous la pluie battante et presque dans le noir sur la rive droite du bras de St Denis.

Maintenant ce *vendredi 13 Juillet*, nous traversons Paris pour arriver à l'Arsenal avant le jour férié/chômé, il y a une débauche de ponts tous plus beaux les uns que les autres, et une profusion de bateaux en tout genre. Soudain trois immenses bateau-mouche chargés de soldats en uniforme nous acclamant au son de la musique militaire viennent à notre rencontre. *C'est mon jour de chance*, le pays me reconnaît, a besoin de moi, demi-tour, je fonce pour me glisser au milieu d'eux et lâche le macaron, lève les bras en V, vive la France, vive moi, « bling ! » une vague me fait heurter l'un de mes 3 navires et je m'évanouis...

< ... Un entrefilet du Figaro du 15 juillet signale qu'un hurluberlu se prenant pour le Chef de l'Etat, a perturbé avec son bateau la visite de Paris des troupes affectées au défilé du lendemain. Comme il s'immisçait dangereusement entre les trois bateau-mouche, il a été intercepté et conduit à St Anne par la brigade fluviale ... >

Pour contacter l'auteur : exaugy@orange.fr