

Escapade à Ouistreham.

L'Albatros avait besoin d'un bon entretien et terminait sa période de garantie. Il fut décidé de le ramener chez son constructeur à la base de Ouistreham, haut lieu de l'Histoire lors du débarquement de Normandie. Itinéraire classique et rapide pour y aller partant du Grand Large de Mons : le canal de Nimy Blaton Péronnes, l'Escaut, la Sensée, le Canal du Nord, le latéral à l'Oise, l'Oise, la Seine et enfin un petit périple en Atlantique.

Départ.

Embarquement de mon beau-fils à Antoing après un plein de carburant au Neptunia et nous passons la première écluse de Fresnes à 7 heures. L'Escaut reste égal à lui même : industriel à Prouvy et Valenciennes, paisible à Denain et Bouchain ; vers midi nous atteignons la Sensée et une heure plus tard nous nous présentons devant l'écluse de Palluel- Arleux, début du Canal du Nord En 6 ans de navigation, je n'ai jamais pu croiser sur ce canal sans pluie et sans vent, et ce sera encore pareil cette fois-ci. Prudence aux entrées et sorties des écluses : les courants d'eau et le vent vous dévient de façon assez soudaine et si vous accompagnez une péniche, demandez au marinier s'il veut bien vous laisser entrer le premier : vous aurez moins de remous pour la manœuvre et respirerez moins de gaz d'échappement. L'essentiel est de ne pas perdre de temps, car le trafic est intense. Aux plaisanciers qui craignent les sassements dans les écluses du Canal du Nord à cause des fortes poussées latérales sur la coque dues aux remplissages par le dessous, qu'il me soit permis de leur donner ce conseil : plutôt que de tenir le bateau à tout prix en serrant au maximum les amarres, laissez votre bateau partir vers le bajoyer opposé où vous le maintiendrez sans effort. Vous verrez, c'est efficace et sans contraintes exagérées sur les taquets ... et sur les mains !
19 heures : première nuit, devant l'entrée du tunnel de Ruyaulcourt. Le calme y est absolu, favorisant un sommeil profond.

Deuxième jour. Ruyaulcourt-Compiègne.

La chance nous sourit : les mariniers nous laissent entrer les premiers dans le tunnel. L'Albatros pourra ainsi le passer à son rythme qui est nettement plus rapide afin d'assurer une tenue de cap moins problématique. De plus, le trafic est moins dense qu'à l'accoutumée. Moislains, Péronne... tout se traverse à bonne allure et à 16 heures nous entrons dans le Latéral à l'Oise. Petit coup d'œil au port de Pont l'Evêque, souvenir d'une halte particulièrement sympathique que je conseille à tous les plaisanciers de passage. Un regard sur la carte me fait espérer la possibilité d'être à Compiègne pour le soir, et nous nous présentons devant l'écluse de Janville bien avant l'arrêt de la navigation. Inutile de chercher une place au port de plaisance de Compiègne : celui-ci affiche complet de façon chronique, et mieux vaut se placer le long du quai public au centre ville. Les commerces y ferment tard et sont à proximité immédiate, ce qui permet de prendre quelques denrées fraîches.

Troisième jour, le record ! Compiègne-Méricourt.

6 heures : départ de Compiègne, les écluses se passent sans pertes de temps, grâce aux appels transmis par VHF, ce qui permet aux éclusiers d'optimiser les manœuvres. J'avais prévu de passer la nuit suivante au très agréable port de Cergy, mais vu la célérité avec laquelle s'est effectuée la descente de l'Oise, il m'était loisible d'arriver bien avant l'arrêt de la navigation devant l'écluse d'Andrésy sur la Seine ! Attention aux constants changements de règles de barre, surtout à Conflans Ste-Honorine où vous devez impérativement tenir votre bâbord ainsi que pour l'entrée en Seine. Attention, les péniches y circulent à 15 kmh et la plus grande vigilance s'impose. Un regard admiratif en passant devant la cathédrale de Mantes-la-Jolie déjà éclairée en cette fin de jour, et c'est vers 21 heures, à la nuit presque noire, que nous sommes entrés dans le port de L'Ilon, dont j'avais déjà pu apprécier à plusieurs reprises le calme et le confort au niveau sanitaires. Situé dans une ancienne sablière, il est bien balisé mais, pour ceux qui ne connaissent pas, mieux vaut arriver avant l'obscurité

sous peine de s'échouer, l'accès étant assez tortueux. Le record du jour : 146 km avec pourtant 8 écluses. Prochaine étape : Rouen ! Seulement 2 écluses et 121 km

Quatrième jour. Méricourt-Rouen.

Après une bonne douche et un solide petit déjeuner, nous voilà repartis pour la suite de notre périple. Il fait encore noir quand L'Albatros se présente devant l'écluse de Méricourt, et à notre grand étonnement, l'éclusier nous fait passer avant un énorme convoi poussé. Nous sommes en pleine période de mise en chômage des écluses de la Seine mais sans arrêt de la navigation : une seule écluse sur deux fonctionne, ceci expliquant peut-être cela.

Il est très important de rester suffisamment éloigné des berges quand on navigue sur la Seine, car même à 10 mètres de la rive, on rencontre des hauts fonds vaseux pas toujours indiqués sur les navicartes ! Trois heures plus tard, nous sommes devant Notre-Dame-de-la-Garenne que nous franchissons tout aussi vite.

Vers 11 heures, la vallée de la Seine dévoile son site le plus grandiose : la longue courbe des **Andély**s avec en surplomb les superbes vestiges du **Château Gaillard**, témoin de la puissance des ducs de Normandie. Pour ceux qui ont le temps, je conseille vivement la visite de cette ancienne forteresse, mais attention au tirant d'eau du petit port, débrayez l'hélice et amarrez-vous en vous hâlant pour pouvoir aborder sans casse ni crasse dans votre filtre à eau !

Amfreville, dernière écluse avant la Seine maritime.

A partir d'ici, nous sommes soumis au régime des marées ce qui impose de nouveau une grande vigilance. Rouen'est plus qu'à trois heures de route, et son approche nécessite un respect scrupuleux du balisage. Ne pas oublier l'alternat du Bras du Pré au Loup où se trouvent les appointements pour la plaisance : accès direct au flot (marée montante) et contournement par le bras du Cours de la Reine au jusant. Toujours accoster à contre-courant sans tenir compte du sens des autres bateaux. L'arrêt y est agréable, les sanitaires corrects, et la ville pleine de charme. Arrivés avec un jour d'avance sur le programme, nous profitons du lendemain pour visiter cette ville prestigieuse dont les Normands peuvent à juste titre s'enorgueillir. Le soir, préparation de l'itinéraire du lendemain. La météo et l'heure d'ouverture de l'écluse maritime de Ouistreham détermineront notre heure de départ et nous imposera de maintenir une vitesse de navigation rigoureuse. Par chance, on annonce un trois à quatre Beaufort avec un vent du S.E. La sortie de Seine ne sera pas trop mouvementée, pas de mascaret à craindre et le courant nous accompagnera une bonne partie du trajet. Je ne veux pas faire peur aux plaisanciers qui souhaitent suivre un jour cet itinéraire, mais il faut être conscient des dangers et les prévoir est la meilleure garantie d'un trajet sans ennui. N'oublions pas que 125 km séparent Rouen de la mer, que les accostages en cas de difficulté sont rares et dangereux, que les courants peuvent être très rapides et que par vent de N.O. les creux dans l'estuaire sont redoutables. Il est possible de passer par le canal de Tancarville pour la fin du trajet, et pour un pur fluvial, ce serait la bonne formule.

Une inspection technique est prudente : niveau d'huile, courroies, propreté des filtres à eau et à carburant.

Le départ est fixé à 6 heures, l'éclairage public nous donnera suffisamment de visibilité pour quitter la longue zone portuaire, l'aurore arrivant vers 7 heures.

Rouen-Ouistreham. La grosse émotion !!

6 heures, tout va comme prévu. Le bassin Jupiter nous voit passer vers 7 heures et les premières lueurs du jour nous permettent d'augmenter l'allure à la vitesse de 18 kmh, ce qui me laisse une marge de sécurité d'une heure sur la durée du trajet. Soudain, sans crier gare, voilà un imprévu de taille : nous entrons dans un brouillard pas possible ! Je stoppe, prêt à faire demi-tour, quoique...L'Albatros a un radar... et si on essayait ?

Doucement, nous continuons d'avancer, paramétrant au mieux le précieux instrument et, merveille, celui-ci se révèle être d'une efficacité parfaite. J'augmente progressivement l'allure, tout se passe bien, je m'habitue à déchiffrer les pièges possibles, et nous décidons de continuer notre route. Mon beau fils

garde les yeux rivés devant l'étrave pour m'avertir du moindre obstacle flottant tels les nombreuses grosses branches assez fréquentes et dangereuses, et moi fixant obstinément et mon écran et ma navicarte, la VHF canal 73 allumée en alternance avec le canal 10.

Nous avons navigué ainsi pendant 4 heures, avertissant les bacs traversiers de notre passage, guettant le moindre navire, passant sous le pont de Brotonne en devinant à peine sa présence, maintenant la vitesse à 20 kmh. Nous avons compris ce que signifie la navigation en aveugles, et combien dans cette circonstance le radar est un instrument précieux !

Tancarville, le temps se dégage dévoilant un soleil de septembre radieux. On décompresse ! La purée de pois nous a vidés, le stress s'estompe, nous étions à la fois soulagés et fiers de ce baptême du « black-out ».



Les premières bouées de l'estuaire apparaissent, ce sont elles qui à présent tracent notre route. Le pont de Normandie, merveilleuse œuvre d'art et de technique, se profile au loin. Ses haubans, vus d'en bas, sont comme de la fine dentelle, et il semble incroyable qu'un tel trafic puisse l'enjamber.

L'estuaire est merveilleusement calme et après avoir pris la carte maritime, l'Albatros vira de bord à la verticale de la bouée cardinale Ouest « les ratelets » afin d'éviter les hauts fonds qui encombrant l'estuaire. Cap au 230, dans trois bonnes heures, nous serons à Ouistreham. Nous laissons Honfleur, Deauville, Cabourg et autres plages réputées sur notre bâbord, les admirant aux jumelles. Le GPS associé au pilote nous maintient le cap correct, et nous nous laissons aller à un peu de bronzage et de farniente. Bientôt, le chenal d'accès du port de Ouistreham est en vue, de multiples embarcations font route vers l'écluse maritime qui venait d'allumer le feu blanc. Nous arrivons pile à l'heure prévue, et la marge de sécurité que nous nous étions imposée (une dernière ouverture d'écluse avant la prochaine marée avait lieu une heure plus tard), n'a pas dû remplir son rôle. Dans le sas, quelle bousculade ! Nous étions environ une trentaine d'embarcations toutes accrochées les unes aux autres, mais tout cela dans la bonne humeur. Notre pavillon belge a suscité quelques questions comme : Vous êtes venu par la mer ou par la Seine ? Combien de temps a duré le trajet ? ...

Un quart d'heure plus tard, nous entrions dans le port de plaisance de Ouistreham où un ponton libre nous avait été réservé par ACM.

Deuxième partie : le retour.



Lundi 25 septembre.

Aller rechercher l'Albatros avant le 1^{er} octobre devenait impératif pour ne pas tomber dans des horaires de navigation trop réduits. Les travaux d'entretien venant de se terminer, je ralliai Ouistreham par le chemin de fer jusqu'à Caen (il ne s'agit pas du jeu de mots de Raymond Devos "où et quand aller à Caen" !) où une voiture de l'usine m'attendait pour m'emmener jusqu'au port de plaisance retrouver mon cher bateau. La météo affichée à la capitainerie annonçait pour le lendemain un vent de N-O de force 4 à 5 le matin et avis de tempête en fin d'après-midi. L'écluse maritime s'ouvrait à 7 heures et il était impératif de bien prendre ses repères car à cette heure il ferait encore nuit. Avec cette annonce de vent, l'entrée en Seine risquait de bien secouer d'autant plus que je serais à contre-courant. Qu'importe, je n'ai pas peur et L'Albatros est un bon bateau.

Mardi 26 septembre.

Le claquement des haubans des voiliers voisins a perturbé mon sommeil et je fus soulagé quand mon réveil sonna six heures. J'avais fait le plein d'eau la veille et après un solide café, les seuls préparatifs à faire étaient de vérifier si mes feux de navigation et tous mes instruments fonctionnaient : on n'est jamais trop prudent. A 6h40, je mis en route à la lueur de quelques éclairages et sortis du port pour me présenter devant l'écluse. Le feu encore au rouge m'oblige à attendre. Je suis pratiquement le seul bateau : aucun autre feu de navigation n'est visible. A 7 heures pile, le feu passe au blanc, je m'engage quand soudain une puissante sirène hurle juste derrière moi : un gros bateau de commerce à peine visible s'engageait également dans l'écluse. Marche arrière toute et le voilà qui se glisse silencieusement devant ma proue. Nous avons été sassés ensemble, et un quart d'heure plus tard nous voilà dans le chenal maritime heureusement fort bien balisé. En pleine mer, les creux n'étaient que de 1 mètre et quand je mis le cap sur Le Havre, c'est relativement rassuré que je vis le lever du soleil pointer ses premières lueurs. Quelques heures plus tard, le vent ayant forci, c'est en compagnie de rouleaux de près de 3 mètres que j'entrai dans l'estuaire de la Seine. L'Albatros chevauchait les crêtes grâce à des mouvements successifs d'accélération et de ralentissement, la seule manœuvre lui permettant de ne pas zigzaguer sous les ruades des vagues furieuses. Tout dansait dans les équipets, tant les secousses étaient violentes. A plusieurs reprises, j'ai failli me retrouver en travers, risquant de subir de plein flanc les assauts furieux de ces eaux chassées par des vents de 80 km/h. Deux milles

après le passage sous le pont de Normandie, le calme s'instaura progressivement et à la hauteur de Tancarville, je pus remettre le pilote automatique en service. Ma crainte à ce moment était de me retrouver en plein brouillard jusqu'à Rouen comme lors du voyage aller, mais la chance me souriait et c'est sous un soleil radieux que je rejoignis le port de plaisance de cette ville en fin d'après-midi. Les pontons étaient encombrés de bateaux qui sans doute resteraient là pour hiverner et je trouvai juste une petite place pour y glisser L'Albatros. La jauge à carburant me recommandait la prudence, je n'avais pas encore remis de fuel depuis mon départ d'Antoing, et je m'enquis auprès de l'avitailleur renseigné sur ma navicarte. Malheureusement, celui-ci avait cessé cette activité, ne gardant que la vente d'accastillage et on me renseigna un bateau avitailleur trois km en amont. Ce sera pour demain. La nuit fut calme si ce n'est le clapotis de l'eau faisant danser les bateaux pendant le quart d'heure où jusant et flot conjuguent les eaux montantes et les eaux descendantes, phénomène typique des grands fleuves à marée.

Mercredi 27.

Il faisait encore nuit quand je quittai Rouen, l'éclairage public faisant merveille et c'est sous l'aube naissante que j'amarrai en douceur au bateau-citerne. Monté à son bord, j'attendis le bon vouloir du gérant. Personne ne vient, il était 8 heures et les enseignes étaient allumées. Mes appels répétés restaient sans effet. Une péniche montante vint à passer, je saisis la VHF et j'appelai le marinier pour lui demander s'il y avait un problème d'horaire à cette station. Il me répondit que non, mais que le gérant était un gros dormeur et qu'il ne fallait pas craindre d'insister davantage à la porte de la cabine arrière. Comme de fait, après avoir tambouriné à cette porte avec insistance un jeune homme se montra en pyjama et me demanda de patienter, le temps de mettre une tenue plus appropriée. Le reste de la journée se passa sans autre tracas : Poses-Amfreville, les Andély, Notre-Dame-de-la-Garenne, et vers 18 heures, nous voilà devant Méricourt. Un yacht attendait l'ouverture de l'écluse à un duc d'Albe, et je m'y mis à couple. Le propriétaire, un anglais, me salua et me demanda si je ne connaissais pas un port pour y faire hiverner son bateau afin de rentrer chez lui par le train. Il était accompagné de deux dames et d'un enfant d'une dizaine d'années. Fin septembre n'est certainement pas le moment idéal pour balader sa petite famille, d'autant plus qu'il n'avait pas le chauffage à bord. De surcroît, je compris qu'il naviguait sans cartes ce qui, je crois, est imprudent. Je lui renseignai donc le beau et confortable port de L'Ilon juste au-dessus de l'écluse et il me remercia vivement. Il faisait nuit noire quand les portes de l'écluse s'ouvrirent et par prudence, je fis remarquer à l'anglais qu'il valait mieux passer la nuit au quai amont, car il se serait perdu dans les méandres du passage vers le port conseillé.

Jeudi 28.

Réveillé dès 5 heures, je décidai de mettre en route au radar, car les jours raccourcissaient et les heures de navigation allaient bientôt diminuer davantage. C'est ainsi que L'Abatros à traversé Mantes-la-Jolie dans l'obscurité pour arriver assez tôt à la dernière écluse de la Seine avant l'Oise : Andrésy. A la VHF, l'éclusier, me voyant arriver, me demanda d'entrer aussi vite que possible et de rester au milieu du sas sans m'attacher. Cette écluse fut passée en 4 minutes, montre en main. Je compris qu'un marinier très pressé attendait côté amont et que je lui avais soufflé une fausse bassinée. Je lui ai fait comprendre au passage que tout avait été très vite et qu'il n'avait pas perdu de temps. Arrivé à Conflans et tenant son bâbord, L'Albatros entra dans l'Oise. Si tout va bien, avec un peu de chance, j'arriverai à Janville pour le soir. A la sortie de L'Isle-Adam, je vis sur mon tribord un bien triste spectacle qui venait d'avoir lieu : un 38 mètres avec sa proue entièrement sous eau. Une mauvaise manœuvre et voilà une famille de mariniers sans abri et sans travail. Mais la solidarité dans cette corporation n'est pas un vain mot car j'entendis à la VHF plusieurs propositions d'assistance et d'hébergement. C'est quand même le cœur serré que je m'éloignai du drame.

Vers 14 heures, en vue de l'écluse de Creil, je n'obtiens pas de réponse à ma demande de passage. J'amarre au quai et me décide d'aller voir ce qui se passe. L'endroit était désert ! Personne dans le poste de commande ni ailleurs non plus. J'avais entendu parler vaguement d'une grève des éclusiers dans une conversation entre mariniers, mais comme on ne m'avait rien communiqué aux écluses précédentes, j'ai été complètement pris de court. Une péniche avalante se présenta et je m'avançai

pour prêter assistance. Je fus remercié par une volée d'injures et d'invectives par le patron du bâtiment, dans un mélange de français et de néerlandais. Quand le hollandais se fut calmé, je lui fis part de mon étonnement d'être remercié de la sorte, et je lui fis comprendre que moi aussi j'attendais côté aval. Il m'avait pris pour l'éclusier et s'excusa à peine tant sa colère était grande. Il m'expliqua que son chargement était attendu pour la soirée à Conflans et qu'il ne pouvait pas se permettre le moindre retard. Que de plus la grève ne concernait que les éclusiers du canal du Nord et que les autres écluses de l'Oise fonctionnaient. De toute façon, il ne servait à rien de s'énerver, et la seule chose à faire était de faire contre mauvaise fortune bon cœur. Quand je revins vers L'Albatros, 3 autres péniches s'étaient mises en attente derrière, et par VHF, j'expliquai la situation aux autres mariniers. Nous attendrons, il n'y a rien d'autre à faire, me répondit-on.

Vendredi 29.

7 heures, les feux s'allument, nous avons le passage. La journée se déroula sans incidents, je vis défiler Compiègne, Janville, Pont l'Evêque, l'entrée du canal du Nord, et le soir me voilà devant Péronnes pour passer la nuit à l'entrée de la patte d'oie.

Samedi 30.

Je me lève encore tôt pour arriver au plus vite à Ruyaulcourt. Tout se passe comme la veille : pas d'incidents et vers 10 heures, la fameuse voûte de plus de 5 Km est passée. J'entends à la VHF que, suite aux mouvements de grève un assez grand nombre de péniches sont en attente à l'écluse suivante. Un marinier me signale aussi qu'il y aurait un 47 mètres dans la file d'attente et me conseille d'essayer de le contacter pour passer avec lui. Il faut savoir que les écluses du canal du Nord savent prendre 2 péniches de 38 mètres en ligne mais une seule de 47 mètres et un de moins de 20 mètres s'il y en a. Je me hâte donc et, effectivement, une longue file se trouve en attente devant Marquion. Je lance un appel pour savoir s'il se trouve réellement un 47 mètres avec qui mon Albatros pourrait passer et il me fut immédiatement répondu que oui et même de me dépêcher car il s'apprêtait à entrer dans l'écluse. Aussitôt, je me mis à doubler cette file de péniches en attente, à la fois ravi de l'aubaine et un peu honteux devant ces 32 mariniers dont certains seront encore là plusieurs heures durant. Le reste du trajet sur le Nord se traîna car à chaque écluse il fallait attendre 2 bassinées pour avoir son tour. Il ne fut pas possible de rejoindre la Sensée ce jour là, la nuit se passa devant Panuel où le marinier du 47 mètres m'invita à partager un excellent spaghetti bolognaise. La soirée fut réellement agréable et bien arrosée grâce à une bonne bouteille retrouvée dans la cale de L'Albatros. Une fois n'est pas coutume !

Dimanche 1 octobre.

La fin du voyage approche, le 47 mètres nous fit ses adieux à Arleux, et l'Escaut n'était plus qu'à une heure de navigation. Pour la première fois, je n'ai pas connu la pluie sur le canal du Nord, par contre le vent semblait s'amplifier d'heure en heure. Je serai peut-être à Mons ce soir...

L'écluse de Bouchain fut passée avec un 37 mètres lourdement chargé. Il se rendait à Valenciennes, et se traînait péniblement à du 6 Km/h. Il a ralenti considérablement ma route, car à chaque écluse il a fallu l'attendre. C'est ainsi que je suis arrivé un quart d'heure trop tard pour passer les écluses de Péronnes et Maubray. J'ai passé ma dernière nuit dans la petite darse d'Antoing après avoir avitaillé au Neptunia : pour hiverner, il vaut mieux avoir un réservoir plein afin d'éviter un apport d'eau dans le fuel par la condensation. La nuit fut agitée, le vent soufflait en tempête et la radio annonçait des rafales de plus de 120 km pour le lendemain.

Lundi 2 octobre.

La météo annoncée avait tenu parole, dès le matin ça soufflait sec et le fardage de L'Albatros m'obligeait à corriger la route sans arrêt. Le large de Péronnes montrait des creux incroyables et les éclusiers me recommandèrent la plus grande prudence. A partir de Blaton, l'orage s'en mêla et le vent redoubla de puissance. A la hauteur de Pommeroeul et de son écluse "inutile" (quand le canal de Condé sera-t-il enfin curé ?), les vagues venant du petit large arrosaient L'Albatros comme en pleine

mer et montaient par dessus la berge noyant le chemin de halage. C'était à la fois affolant et grandiose. Il tombait des trombes d'eau !

A Nimy le plan du grand large de Mons offrait un spectacle hallucinant ! L'étrave zigzaguait sous les coups de butoir, et il fallait absolument amener le bateau à son ponton. A petite vitesse, je sortis pour préparer mes amarres, et en 20 secondes, je me retrouvais aussi trempé que si j'étais tombé à l'eau. Pour autant que je puisse manœuvrer, le vent me plaquera contre mon ponton, ce qui m'aidera à amarrer, mais... Et par un temps pareil, personne en vue pour m'aider, il fallait réussir ! Je ne sais pas ce qui s'est passé, mais au moment où je me voyais projeté contre les hors-bord situés en face de mon emplacement, une brève accalmie aida le propulseur d'étrave à me mettre dans la bonne position. Le temps de sauter sur le ponton et de bien fixer mon Albatros, le tour fut joué. Avant d'appeler ma compagne pour venir me chercher, je me séchai et me changeai de la tête aux pieds ! La belle aventure était finie...



L'Albatros :

Constructeur : ACM à Colombelles (Caen)
9 mètres par 3
1 moteur Yanmar de 230 cv en ligne d'arbre
2 cabines

Surmont Willy

<mailto:lecapitaine@outlook.com>