

La France du Sud au Nord en solo.

Avril 1.999, le vendredi 2 à 14 heures.

Départ du port de plaisance de **Beaucaire**, après avoir salué quelques amis et reçu de chaudes recommandations : ne partez pas en avril, il y a trop de courant ! Attendez plutôt juin, ce sera moins risqué ! Devant ma détermination, ils comprirent que rien n'y ferait : en effet, je tenais à remonter mon bateau en Belgique afin de pouvoir enfin participer à la fête de l'eau organisée par la ville de **Saint-Amand-les-Eaux** le premier mai, avec le concours du port de plaisance de Peruwelz, port d'attache de L'ALBATROS. De plus ce bateau est davantage conçu pour la mer que pour les rivières : deux moteurs de cent chevaux, hélices sans aucune protection, pas de quille, de quoi faire frémir tous les fluviaux, quoique...!

C'était donc une gageure ! A 14 heures trente, l'écluse de Nourriguier se passe sans problèmes, et me voilà bientôt à **St Gilles**, où je fais une halte pour acheter quelques vivres. A l'écluse qui met en communication avec le petit Rhône, première surprise : d'ordinaire, à la bonne saison, la différence de niveau entre l'amont et l'aval est de l'ordre de 30 cm. Aujourd'hui il y a un mètre de plus ! Effectivement, le petit Rhône a une largeur et un courant que je ne lui connaissais pas ! La remontée prit plus de temps qu'à l'ordinaire : le courant faisait environ 8 Km à l'heure.

17 heures 45, voilà le grand Rhône, réputé le plus puissant fleuve d'Europe, et en ce moment, ce titre n'est pas galvaudé ! Prudemment, je décide de m'arrêter à la halte nautique d'**Arles** deux km plus bas. Depuis que cette halte est devenue gratuite, elle est squattée par des bateaux qui n'ont pas bougé depuis l'été dernier, au détriment des bateaux de passage pour qui cet arrêt avait été conçu. Heureusement, un des squatters m'aperçoit, et me fait signe de me mettre à couple contre sa pénichette. Il m'explique dans un mauvais français qu'il attend le mois de mai pour tenter la remontée.

Samedi 3.

Aux aurores, dès que la visibilité devient suffisante, L'Albatros se met en route. Je tourne à 2.000 tours, ce qui me donne une vitesse de 7,4 noeuds, soit 13,7 km/h, par rapport à l'eau Le GPS affiche par contre une vitesse fond de ...4 ,5 km/h ! A cette allure, il me faudra 10 jours pour gagner **Lyon** ! Un savant calcul mental me persuade de tourner à 3.400 tours, la consommation sera d'environ 30 litres à l'heure, mais l'énorme différence par unité de temps de la distance parcourue compensera ce coup de pied à mon sens de naviguer à l'économie : de toute façon, vaincre un tel courant exigera une grosse dépense en carburant. A ce régime, le GPS affiche 25 km/h et, après avoir avitaillé à Avignon, au petit port derrière le fameux et remarquable pont Saint-Bénézet, je tente de rallier **Valence** pour y passer le jour de Pâques au port de l'Epervière.

Arles



Première frayeur !

Dans le sas de l'écluse de **Châteauneuf**, j'attends patiemment de voir la porte s'ouvrir. Au bout de 10 minutes, j'entends la voix de l'éclusier à la VHF - "Je suis désolé, la porte refuse de s'ouvrir, mais je fais l'impossible, prenez patience". Avec malgré tout un certain humour, quoique les écluses du Rhône, pour ceux qui connaissent, sont assez sinistres, je réponds que si le bateau ne sait pas sortir du sas, il en sera quitte en m'invitant à sa table pour Pâques. Enfin, au bout d'une demi-heure, la mécanique daigne réagir !Ouf !

Avancer sur ce fleuve à une vitesse de croisière variant entre 24 et 28 km/h a quelque chose d'exaltant : on semble le dominer en dépit de sa puissance et du danger constant qu'il représente : la vigilance doit être constante, toujours bien rester dans le chenal, éviter les nombreuses branches plus ou moins grosses, prévenir à temps les éclusiers, bien suivre l'itinéraire sur le guide fluvial.

Valence.

Pour les plaisanciers découvrant pour la première fois le Rhône, une étape au port de l'Epervière est à conseiller : l'ambiance y est sympathique, il y a de superbes sanitaires, un restaurant, du carburant, de belles promenades. La navigation étant arrêtée le jour de Pâques, j'y ai passé une journée à vérifier les niveaux d'huile, d'eau, les filtres, et à faire la connaissance de plusieurs plaisanciers de la région anversoise. Rien de tel que l'étranger pour fraterniser entre belges, les problèmes linguistiques paraissant sous leur vrai jour : mesquinerie de petits politiciens !

Lundi, 5 avril, 06 heures 46.

En route, tous feux allumés. Je n'ai pas su payer mes deux nuitées n'ayant pas vu le responsable de la capitainerie. Tant pis !

Les écluses suivantes ne posent plus de problèmes, si ce n'est que les portes s'ouvrent avec une extrême lenteur. Depuis l'accident de Bollène (la « cathédrale » avec ses 23 mètres de dénivellation) qui coûta la vie à une marinière, les précautions sont extrêmes.

Lyon, 14 heures 40.



A l'approche de Lyon.

Ne pas oublier d'avitailer à la station Shell, ce qui impose un petit détour, la desserte sur la Saône étant fermée. L'Albatros avale 250 litres de gasoil sans scrupules ! Cela fait du 14,8 litres /heure, ce qui n'est pas exagéré, vu les circonstances. C'est merveilleux de traverser Lyon par la voie fluviale, on découvre une ville d'une beauté extraordinaire, dominée de tons ocre et rouges.

Et quel confort de traverser une aussi grande agglomération sans avoir à se soucier des feux rouges, des coups de klaxon rageurs ... Pas de stress, on regarde tout à l'aise, on vous salue, les enfants tirent les jupes de leur maman pour montrer leur intérêt, même les pêcheurs vous font un signe amical (authentique !). Il faut avouer que je ralentis à leur approche, faisant de plus un petit écart pour moins les importuner. Le fair-play paie(presque) toujours.

La Saône.

La plus belle rivière de France, (tant qu'on a pas vu le Doubs!) ! Tout n'est qu'invite à la balade tranquille, à la pause dégustation, les restaurants riverains vous réservant l'appontement facile . Les berges, contrairement au Rhône sont presque partout accessibles, les jardins regorgent de fleurs et de massifs rivalisant de beauté. Le courant est nettement plus calme, environ trois km/h, ce qui permet à 1.800 tours une vitesse fond d'environ 10 km/h.

Des écluses efficaces !

Ce sont les plus faciles et les plus rapides du trajet : entrer, bassiner et sortir en 8 minutes, pour autant, bien sur, que l'on s'annonce deux km avant.

Vers vingt heures, à la nuit tombante, je décide de m'arrêter au PK 43, où le guide renseigne une belle halte. Effectivement, deux magnifiques pontons flottants apparaissent rive gauche et en abordant, j'y vois deux pancartes "Amarrage interdit ". Tant pis, la visibilité décline et il devient urgent d'accoster. Je crois que personne n'a remarqué ma présence, et je passe une excellente nuit.

Le brouillard !

6 heures 30, un bon café, un solide petit déjeuner, et me voilà prêt.

En ouvrant les rideaux, c'est l'horreur : on n'y voit pas à 20 mètres. Je décide de partir quand même : le chenal est large et L'Albatros est équipé d'un petit radar. Grâce à lui, je peux naviguer à une vitesse quasi normale. Après une quinzaine de kilomètres, le temps se dégage et je peux éteindre ce précieux instrument de navigation, qui, à présent, est à un prix très abordable et que je conseille à tous les passionnés de l'eau!

La Saône devient de plus en plus sauvage au fur et à mesure de la remontée, et par endroits, il faut faire très attention : bien rester dans le chenal sous peine de mouillage insuffisant et... de casse, même à trente mètres de la rive ! Un autre danger exige une vigilance de plus en plus grande, bien plus que sur le Rhône: branches, bûches, troncs d'arbres et mêmes des arbres entiers dérivent au milieu du chenal. Imaginez le désastre en cas de collision ! J'ai dû signaler à l'écluse suivante un arbre en travers de l'arche balisée du pont de Châlon afin. Les avalants seront ainsi prévenus du danger.



Chalon

Les cygnes.

Cette rivière est le paradis des cygnes, il y en a partout, et le spectacle de leurs vols est une merveille. Cou tendu à l'extrême, pattes plaquées en arrière contre le corps, ils volent majestueusement en frôlant le bateau qui ne paraît pas les effrayer. Ci et là on découvre nombre de futures mamans cygnes couvant jalousement sur leur nid de branchages. Les mâles n'hésitent pas à défier L'Albatros à son approche, le toisant de leur regard furieux.

Verdun-sur-le-Doubs.

C'est une halte incontournable et pittoresque, et il y a toujours une place au port de location à cette époque. Attention au courant au moment d'accoster, poupe contre ponton, c'est obligatoire, et, avec le courant, ce n'est pas facile. La capitainerie est fermée (19 heures) mais le petit restaurant italien à 100 mètres de là est heureusement ouvert. On s'y régale, et ce n'est pas cher. Le lendemain, au moment du départ, je profite du flexible installé sur le ponton pour faire l'appoint en eau.



La Saône

Saint-Jean-de-Losne.

Je profite du passage par la capitale de la batellerie de la Saône pour avitailler chez Navi-Saône, car je n'en aurai plus l'occasion avant deux à trois cents km. Au moment de payer les 90 litres de gasoil pour avoir le plein, le patron me signale qu'il prendra sa retraite à la fin de cette année et que personne ne se présente pour le remplacer. Il y a déjà si peu de points d'avitaillement pour les plaisanciers que nous trouvons cela assez dramatique. Que vont faire tous ceux qui descendent du canal de Bourgogne, celui de la liaison au Rhin, à la Marne ou à la Meuse et qui risquent la panne sèche, comptant faire le plein ici, tel que renseigné sur les guides ? Heureusement, depuis, cette station a été reprise et pourra desservir longtemps encore les nombreux plaisanciers pour qui la Saône est leur rivière favorite! Après St-Jean, le régime éclusier change : l'appel se fait sur la voie 10 (ne vous égossillez pas sur le 20 ou le 22 comme signalé), ne vous présentez pas entre 12 et 13 heures ; le gabarit change également mais par contre le contact direct existe. Vous ne vous adressez pas à un inconnu invisible dans son mirador, mais à Marie, ensuite à Isabelle...

PK 224, 14 heures 50, entrée dans le canal de la Marne à la Saône.

Les écluses sont au gabarit Freycinet. Je prépare les amarres de chaque côté de L'Albatros, fixées à la proue et à la poupe, selon une technique éprouvée : en entrant dans l'écluse, repérer l'échelle, la frôler, la monter rapidement, la bonne amarre sur l'épaule, et halier le bateau jusqu'au bollard. Un peu d'exercice fait du bien pour qui passe des heures à barrer sans pratiquement bouger.

Ces merveilleuses écluses automatiques... quand elles ne sont pas en panne !

Ne soyons pas méchant, je n'en ai rencontré que deux, et un appel sur le canal 10 permet d'avoir du secours. Quoique chaque écluse soit équipée d'un téléphone d'appel (encore faut-il qu'ils fonctionnent), rien ne vaut la VHF ou un GSM. Qu'il me soit permis ici de remercier VNF, ses éclusiers (ères), et le cantonnier M. Bertrand, qui avec gentillesse et compétence m'ont chaque fois sorti d'embarras. Pour les autres écluses automatisées, c'est un vrai régal !

Et vint le froid.

19 heures 35, arrêt devant l'écluse 32. Jusqu'à présent, le temps s'était montré très clément depuis le début de l'itinéraire, mais vers minuit, le froid m'a réveillé. J'ai sorti mon sac de couchage "grand froid" et une couverture. Le matin, gare ! Les passavants sont devenus extrêmement glissants par le gel. Un bon café bien chaud, mon survêtement d'hiver, un gros pull de laine et me voilà reparti.

A l'entrée du tunnel de **Balesmes**, l'agent M. Deschamps me remet un dépliant VNF et des sacs poubelles. Tout bon plaisancier n'a pas besoin de ce type de message, il prévoit ses sacs, car la propreté de l'eau est pour lui un facteur de sécurité. Qui n'a pas déjà eu maille à partir avec des détritiques ou des sachets plastiques sournoisement entortillés autour des arbres d'hélice? Cela peut aller jusqu'à l'usure prématurée des bagues d'étanchéité, et par voie de conséquence une entrée d'eau dans la cale ! Arrêt à **Langres** à 18 heures où j'en profite pour faire du ravitaillement en denrées fraîches au supermarché à un kilomètre de là. Inspection technique, nettoyage des filtres à eau gorgés de matières végétales, jauge à huile, filtres décanteurs vidés de leur eau et me voilà prêt pour préparer une bonne tambouille avant de passer une nouvelle nuit que la météo annonce encore plus froide que la veille.

Vendredi, 9 avril.

6 heures 30, les écluses s'égrènent les unes après les autres avec différents agents accompagnateurs : Arlette l'efficace, Jacques le rapide, Nicole très gentille quoiqu'un peu plus lente, Mauricette la conteuse de bonnes histoires, Annik plus taciturne mais tout aussi vélocité, et enfin Patrice également très dévoué. Arrêt à Froncles, le long d'une berge sondée avec beaucoup de circonspection, l'écho-sondeur indiquant un mouillage aléatoire. La météo n'est guère plus optimiste que la veille, et je m'emmitoufle le plus chaudement possible pour la nuit.

Les grosses frayeurs.

Le lendemain, les écluses se remettent à défiler interminablement, quand soudain, devant la n°38, je vois une masse sombre tomber à un mètre de ma proue et resurgir une fraction de seconde plus tard : c'était une buse qui vive comme l'éclair et au risque d'être heurtée par le bateau, n'a pas hésité à attraper un poisson que j'ai vu emporté entre ses serres. Remis de ma frayeur, j'ai pleinement apprécié ce magnifique spectacle d'avoir vu d'aussi près ce superbe oiseau de proie.

Après un pont-levis, deux gosses à bicyclette le long du chemin de halage me font la course. Un gamin d'environ 7 ans suivi de sa petite soeur sans doute, d'environ 5 ans, et qui pédalaient à qui mieux mieux.

Et cette petite blondinette vous faisait de ces bonds, tentant péniblement de suivre le rythme quand ...un cahot la fit dévier en plein dans l'eau ! STOP ! En arrière toute, sans perdre de vue l'endroit où la fillette avait plongé, et hop ! me voilà à l'eau où j'ai pu la saisir presque immédiatement. Au bord de la berge, j'avais pied et je la déposai à terre sous le regard terrorisé de son frère. Elle n'avait rien, et demandant leur domicile, il m'indiqua une maison pas loin. "Allez, ramène ta petite soeur immédiatement à la maison pour qu'elle ne tombe pas malade, je dois m'occuper du bateau !". Je nage rapidement vers L'Albatros, il a une plage arrière ce qui permet de remonter très vite à bord, je me suis séché et changé et j'ai remis en route. La scène n'a pas duré cinq minutes, et je tremblais plus d'émotion que de froid ! Le soir, je stoppe à Orconte où le guide renseigne la possibilité de prendre une douche.

Tout est fermé, mais sans doute que mon arrivée aura été remarquée : une voiture s'approche et une bien gentille dame se présente, petit calepin en main pour procéder à l'inscription, recevoir et m'ouvrir les sanitaires. Le village possède une boulangerie, une boucherie et un bar-tabac, ouverts le dimanche matin, ce qui est parfait, puisque de toutes façons la navigation est arrêtée le dimanche sur ce canal. Par ce froid, une douche bien chaude et bien longue, c'est le bonheur !

De plus, disposant d'une prise de courant, je peux laisser fonctionner ma chauffe-eau qui permet de déshumidifier l'intérieur de L'Albatros et de me procurer un peu de chaleur. Je passe le dimanche à me promener et à préparer la suite du voyage. A 6 heures 45, nouveau départ sous une pluie battante, et vers neuf heures, à **Vitry-le-François**, sous des torrents d'eau, je m'engage sur le canal latéral à la Marne. Jusqu'à présent, je n'avais pratiquement rien rencontré comme autre bateau, ce qui m'avait permis d'aller à une allure record, mais à présent c'est autre chose ! Quel trafic ! Du coup, terminé les passages d'écluse à grande vitesse, maintenant il faut attendre son tour ! A 13 heures, je double **Châlons en Champagne** et à 17 heures j'ai le feu vert au tunnel du Mont de Billy. Triste spectacle à la sortie de ce souterrain : un jeune chevreuil venait de se noyer.

Il y a bien des petits plans inclinés de temps à autre le long des bords, mais, allez expliquer ça à une petite bête totalement inexpérimentée !

Arrêt à **Sillery** où un timide soleil daigne faire une petite apparition.

Lundi 12.

Bon à savoir !

Les écluses automatisées par groupe de trois ou quatre rencontrées avant et après **Reims** nécessitent quelques précautions : l'entrée et la sortie du sas sont détectées par des cellules dont la temporisation est calculée en fonction du temps de passage d'une péniche. Un bateau de plaisance de 10 mètres passe devant ces cellules en beaucoup moins de temps et ne permet pas la programmation de l'écluse suivante. Il y a donc lieu d'arrêter devant ces cellules et de compter jusque 20, à l'entrée et à la sortie du sas. Quand le temps est calme, il n'y a pas de problèmes pour cette manoeuvre, mais imaginez la situation par vent violent, ce qui fut malheureusement mon cas. J'ai eu beau de bien disposer mes défenses, il m'a été impossible de ne pas égratigner quelque peu la coque de L'Albatros. Je pense que VNF devrait se pencher sur ce réel problème.

La neige !

Le lendemain, je traverse Reims vers 8 heures et à midi me voici sur le canal latéral à l'Aisne. Ecluse en panne, une heure d'attente, et, enfin, ça repart. Je n'ai pas le guide de cette section de mon périple, c'est une erreur : à un endroit qui semble être un bassin de virement, je coupe au plus court quand je sens une résistance anormale et un ralentissement de mon régime

moteur. Je coupe les gaz et, de voir l'énorme traînée d'eau boueuse laissée derrière moi, je comprends que je suis en train de m'enliser ! Prudemment, je déclenche la marche arrière et j'arrive à me désenvaser. Je me rapproche de la berge bâbord qui doit être le chenal et ça repart normalement. Après une centaine de mètres, je pousse le régime à 3500 tours pendant une vingtaine de secondes (c'est interdit, la vitesse tolérée est de 8 km/h, que VNF me pardonne) afin de rincer convenablement les filtres à eau, les turbines de pompe et le circuit échangeur de température de la crasse qui a dû s'y accumuler.

Arrivée à **Soissons** vers 17 heures où je décide de m'arrêter, le vent soufflant en violentes rafales. Il s'est même mis à neiger en début de soirée et je ne regrette pas de m'être arrêté si tôt, le temps ne permettait plus une navigation sûre.

La bévue !

Le lendemain, le temps s'est amélioré, et j'arrive à **Compiègne** vers onze heures. Je guette l'Oise, je remarque une darse à tribord et je continue sur ce que j'imagine être toujours l'Aisne. J'arrive devant une grande écluse que je reconnais pour l'avoir passée voici deux ans et là, je me suis rendu compte qu'au lieu d'être encore sur l'Aisne, j'étais depuis un certain temps occupé à descendre l'Oise ! Mais où donc me suis-je trompé ? J'avise un batelier auprès de qui je me renseigne, il m'explique que l'Oise continue deux ponts plus haut en tournant brutalement sur bâbord. Ce que j'avais pris pour une petite darse était la route à suivre ; cela m'apprendra à ne pas avoir le guide de navigation idoine !

Le canal du Nord.

Le mal-aimé de la plaisance, ce canal est l'un des plus fréquenté par la batellerie. Le trafic y est intense, et mieux vaut essayer de s'entendre avec un marinier pour passer les écluses de conserve. J'ai eu la chance de tomber sur le **Baitulos** et sur le **Fiat Lux** qui avec beaucoup de gentillesse m'ont aidé à atteindre Péronne pour y passer la nuit. Petite anecdote, arrivé seul vers 19 heures 10 devant l'écluse de Péronne 13, l'appel à la VHF reste sans effet. Le store du mirador était baissé mais j'insiste. L'éclusier me répond aussitôt qu'il n'allait pas faire une fausse bassinée à cette heure et qu'il ne me passerait pas. Désappointé, je lui réponds "Bien monsieur, j'attendrai demain, bonne soirée". Je m'amarre pour la nuit quand j'entends parler à l'intérieur de L'Albatros et, effectivement, une voix m'appelle. « Préparez-vous, je vous bassine quand même ». Le feu passe au vert et me voilà dans le sas. L'éclusier vient à ma rencontre en me disant « Comme vous êtes resté poli, je vous écluse quand même, bonne soirée. ». Je disais plus haut, du fair-play, de la correction, bien souvent ça paie ! J'ai passé la nuit au petit port du camping avec une bonne douche bien chaude ! Le lendemain, le souterrain de **Ruyaulcourt** est rapidement traversé malgré ses 4.350 mètres de longueur et puis, nouvelles attentes dues à l'intensité du trafic. C'est avec soulagement que j'arrive sur la Sensée : l'Escaut est proche, et les écluses suivantes se passent avec le **NDL2** et le **Navigo**, deux bateliers bien sympathiques qui à la couchée de **Valenciennes** m'ont conseillé de passer la nuit contre eux, à couple, l'endroit n'étant pas très sûr. Effectivement, une péniche venait d'être canardée par des jeunes à coups de boulongs : pare brise cassé. Quelle époque ! C'est d'autant plus regrettable que les bateliers sont pratiquement sans défense devant ce type d'agression, et pourtant, j'ai rarement rencontré des gens aussi corrects et qui méritent le respect de tous !

10 heures, la Belgique.

La maison n'est pas loin, il me reste deux écluses avant mon port d'attache, heureux de bientôt revoir mes proches. Mon escapade se termine sans problème, et déjà, je songe au trajet inverse prévu pour le mois de juin., Mais cela sera une autre histoire.

Bilan.

Pas de casse, quelques petites griffes, inévitables, une consommation moyenne toutes vitesses confondues de 3,88 litres par heure, une durée du trajet de 146 heures, 217 écluses en 13 jours ouvrables, et un plaisir presque constant. Un merci tout particulier à VNF et à son personnel, cela mérite d'être souligné.



Ecluse de Péronnes les Antoing

L'Albatros : chantier Bénéteau, type Antares 9, équipé de deux Yanmar de 100 ch, et qui prouve ici sa relative compatibilité en fluvial. L'objectivité veut que la consommation, hors grande vitesse, tombe légèrement en dessous de 2 litres à l'heure, ce qui est assez remarquable vu sa motorisation.

L'Albatros

<mailto:lecapitaine@outlook.com>